Beter benutten voor beter onderwijs

Advies van de Taskforce beter benutten onderwijs en openbaar vervoer



Colofon

Projectnaam	Taskforce beter benutten onderwijs en openbaar vervoer
Voorzitter	Jeannette Baljeu
Contactpersoon	Hanna Fisscher c.verhoog@minocw.nl Rijnstraat 50 | Den Haag Postbus 16375 | 2500 BJ Den Haag
Bron foto omslag:	RET

Inhoud

Voorwoord

De OV-studentenkaart behouden in z'n huidige vorm. Dat is de wens van studenten, onderwijsinstellingen en OV-vervoerders. De haalbaarheid is onder druk komen te staan door de te verwachte toename van de kosten. Na een debat in de Tweede Kamer over de invoering van het studievoorschot bleek een meerderheid voor behoud van de kaart, mits de kosten verlaagd konden worden en meer geld voor hoger onderwijs beschikbaar kan komen.

Hierbij werd naar twee aspecten gekeken. De kosten van de OV-studentenkaart drukken voor een groot bedrag op de begroting van Onderwijs terwijl het niet direct geld voor onderwijs is. En onderwijsinstellingen hebben nog de grootste drukte voor lessen/colleges in de ochtend en benutten de gebouwen niet optimaal over de dag. Zo ontstond het idee om de kosten van de OV-studentenkaart te verlagen, vervoerders te helpen in hun problemen rond de spits en onderwijsinstellingen beter hun gebouwen te laten benutten. Dit zou moeten zorgen voor het vrij spelen van extra middelen om te investeren in de kwaliteit van onderwijs en voor stabilisering van de uitgaven aan het OV-studentenkaartcontract op €750 mln (prijspeil 2014).

Als voorzitter van de Taskforce is het een mooie uitdaging gebleken om onderwijsveld en OV-bedrijven (meer) met elkaar in contact te brengen. De maatschappelijke discussie over bereikbaarheid en mobiliteit wordt al vele jaren gevoerd tussen werkgevers en werknemers en werpt zijn vruchten af. Inmiddels werken ruim 2.100 werkgevers en circa 176.000 werknemers actief mee binnen de regionale Beter Benutten programma's om de spitsdruk te verminderen. Een betere bereikbaarheid en leefbaarheid is het resultaat. Het onderwijs is in die discussie nog veelal buiten beeld gebleven. Dit geldt voor de onderwijsinstellingen als gesprekspartner en de studenten als specifieke doelgroep.

Voor het OV is de studentenkaart een zeer belangrijk en groot contract, bijna een derde van de gereisde OV kilometers zijn studentenkilometers. Verschuivingen in dit contract raakt zowel de vervoersbedrijven als de (regionale)overheden/ opdrachtgevers. Ook is duidelijk dat, omdat het een massacontract betreft, de voorwaarden waaronder het huidige contract loopt niet snel en makkelijk te veranderen zijn. De Taskforce is niet de plek geweest voor contractonderhandelingen. Maar heeft wel stappen opgeleverd die in de contractonderhandelingen meegenomen gaan worden.

Voor de onderwijswereld staat mobiliteit en bereikbaarheid binnen het OV, als er geen hele duidelijke knelpunten zijn, niet als hoogste prioriteit op de agenda. De koepelorganisaties gaven ook al snel te kennen dat over dit soort vraagstukken geen landelijke afspraken te maken zijn omdat de bedrijfsvoering anders is per onderwijsinstelling. Ik onderstreep dat dit onderwerp alleen verder komt als individuele instellingen zich hier (meer) in gaan verdiepen.

Gedurende het project bleek wel dat onderwijsinstellingen op vele fronten bezig zijn met vraagstukken die ook gerelateerd kunnen worden aan het gebruik van OV. Zo is de Taskforce projecten tegengekomen van gezondheid, duurzaamheid, kostenreductie en andere vormen van onderwijs. Door dit soort vraagstukken te koppelen aan het vraagstuk van de Taskforce blijkt uit het afgelopen jaar dat er een goede basis ligt voor voortgang en uitvoering na 2015. De aanpak van Beter Benutten onderwijs en openbaar vervoer is hierbij een aanjager gebleken.

Het is duidelijk dat we nu in 2015 niet volledig kunnen voorspellen hoe de wereld eruitziet in 2025. En ook is het duidelijk dat niet meteen morgen alle stappen ingevoerd kunnen worden. De aanbevelingen die de Taskforce doet hebben tijd nodig. De mogelijke maatregelen ook. Als voorzitter wil ik een compliment geven aan die onderwijsinstellingen, regionale bestuurders en medewerkers die laten zien dat je actief en creatief wel zaken in beweging kan krijgen. Zij zijn de voorbeelden die meer uitgedragen moeten worden. Als voorzitter van de Taskforce geloof ik dan ook dat wat we in gang hebben gezet als een vliegwiel gebruikt moet worden voor de komende tien jaar. Dat kan alleen als iedereen er mee aan de slag gaat. Overheden (rijk en regionaal), vervoerders, studentenorganisaties en onderwijsinstellingen. Allen gezamenlijk zijn verantwoordelijk voor het behalen van de resultaten en daarmee voor het voortbestaan van de OV-studentenkaart.



Jeannette Baljeu
Voorzitter Taskforce

Fotograaf: Mladen Pikulic

1 Aanbevelingen



Bron: Beter Benutten

De Taskforce doet onderstaande aanbevelingen. In hoofdstuk 7 wordt een nadere toelichting op deze aanbevelingen gegeven.

Aanbeveling 1: Behoud de OV-studentenkaart in z'n huidige vorm. Het evaluatiemoment is 2025, waarin bepaald wordt of de maatregelen gepresenteerd door de Taskforce hun beoogde uitwerking hebben.

Aanbeveling 2: Voeg het criterium OV-studentenmobiliteit toe aan de Meerjarenafspraken Energie Efficiency voor het hoger onderwijs, waarbij het ministerie van OCW en de mbo-instellingen aansluiting zoeken bij de betreffende convenanten.

Aanbeveling 3: Ontwikkel een benchmark "benutten van gebouwen" voor onderwijsinstellingen.

Aanbeveling 4: Richt de inzet op verschuiving van spits naar dal en de vermindering van het aantal kilometers op de hoofdstromen van het openbaar vervoer.

Aanbeveling 5: zet de samenwerking tussen OCW en IenM voort en kom tot een gezamenlijk plan van aanpak voor de komende jaren.

Aanbeveling 6:
- Neem studenten mee als aparte doelgroep in het mobiliteitsbeleid zoals dat met de aanpak werkgevers, werknemers ook is gebeurd.
- Zorg ervoor dat in de besprekingen over toekomstige concessies afspraken worden gemaakt over hoe om te gaan met studentenmobiliteit.

Aanbeveling 7: Sluit aan / maak regionale overleg tafels waar regionale bestuurders verantwoordelijk voor vervoer, vervoerders, onderwijsinstellingen en studentenvertegenwoordigers met elkaar de bereikbaarheid verbeteren.

Aanbeveling 8: Bij de onderhandelingen over het OV-studentenkaartcontract afspraken maken over:
- gebruik van OV-chipkaartgegevens als basis voor de herijking
- de verwerking van financiële effecten van aantoonbare verschuivingen in reiziger-kilometers van spits naar dal vanaf 2020, bijvoorbeeld door een aanpassing van de prijs per kilometer.

Aanbeveling 9: Besteed de vrijgekomen middelen als gevolg van deze maatregelen vanaf 2017 tot 2025 aan investeringen in pilots en convenanten Meerjarenafspraken Energie Efficiency. Voeg vanaf 2025 de vrijgekomen middelen toe aan de lump sum voor investeringen in de kwaliteit van het onderwijs.

Aanbeveling 10: Onderwijsinstellingen, studentenorganisaties en de medezeggenschap werken gezamenlijk aan het doelmatiger omgaan met de OV-studentenkaart en het beter benutten van de gebouwen van de onderwijsinstellingen.

2 Taakopdracht, samenstelling en werkwijze



Bron: Beter Benutten

2.1 Taakopdracht

De Taskforce beter benutten onderwijs en openbaar vervoer is per 1 september 2014 ingesteld door de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap met de volgende taakopdracht.

Aanleiding

De regering vindt het belangrijk dat de prijs/kwaliteitverhouding van het studentenreisproduct (OV-studentenkaart) kritisch wordt onderzocht. Zij wil het bestaande product behouden en is van mening dat de prijs van het OV-contract tussen rijksoverheid en openbaarvervoersbedrijven kan dalen. Belangrijk bij het realiseren van de benodigde besparing is de gebouwen van onderwijsinstellingen beter te benutten door bijvoorbeeld lestijden te spreiden en het openbaarvervoersysteem beter te benutten door bijvoorbeeld de spitsen af te vlakken.

De middelen die de rijksoverheid bespaart op het OV-contract zullen terugvloeien naar onderwijsinstellingen om te worden geïnvesteerd in de kwaliteit van onderwijs en aan onderwijs gerelateerd onderzoek.

Doel

Omdat betere benutting van gebouwen van onderwijsinstellingen en het openbaarvervoersysteem een opdracht is waarbij nauwe samenwerking door diverse partijen uit zeer verschillende sectoren van belang is (o.a. OV-bedrijven, onderwijsinstellingen en studenten), richt de regering een Taskforce op die met deze opdracht aan de slag gaat. De Taskforce gaat in brede samenwerking onderzoeken hoe de spitsen in het OV afgevlakt kunnen worden middels een verandering van het reisgedrag van studenten. Studenten moeten hierin worden aangemoedigd en gefaciliteerd door overheden, OV-bedrijven en onderwijsinstellingen.

De Taskforce zal met concrete voorstellen komen om de rijksuitgaven aan het studentenreisproduct op €750 mln per jaar te maximeren vanaf 2025 met als tussenliggende stap tot €850 mln in 2020 (beide bedragen prijspeil 2014). Het vrijkomende bedrag komt geheel ten goede aan het (hoger) onderwijs en aan onderwijsgerelateerd onderzoek.[1]

Het behalen van het doel van de Taskforce heeft voordelen voor alle betrokken partijen: de spitsdrukte in het OV wordt afgevlakt, er ontstaat ruimte voor andere reizigers die dan mogelijk de auto laten staan, OV-bedrijven kunnen meer en rendabeler klanten vervoeren, de bereikbaarheid in verschillende regio's verbetert, onderwijsinstellingen kunnen hun huisvesting beter benutten en studenten en onderwijsinstellingen profiteren van de middelen die de rijksoverheid kan besteden aan de kwaliteit van onderwijs in plaats van aan het OV-contract. Deze voordelen vormen voor de genoemde betrokken partijen prikkels om actief bij te dragen aan het behalen van het doel van de Taskforce.

Oplossingsrichtingen

De meeste lessen en colleges vinden nu plaats in de ochtend en vroege middag waardoor studenten noodgedwongen in vooral de ochtendspits en ook de middagspits reizen. Grofweg de helft van alle door studenten gereisde kilometers vindt tijdens de spitsen plaats. Omdat spitskilometers als relatief duur worden gewaardeerd, bestaat veel ruimte voor verbetering en besparing. Het beter spreiden van reizen over de hele dag en/of het verminderen van het aantal spitsreizen draagt bij aan deze verbetering.

Dit kan bijvoorbeeld worden bereikt door studenten te faciliteren om buiten de spitsen te reizen door betere spreiding van lestijden en meer (digitale) mogelijkheden te geven om onderwijs op afstand te volgen; waarbij de kwaliteit van onderwijs centraal blijft staan.

Overheden, OV-bedrijven en onderwijsinstellingen kunnen worden aangemoedigd in overleg te treden over de vraag en het aanbod van onderwijs en vervoer in de regio.

De Taskforce kan zijn voordeel doen met bestaande kennis en projecten/initiatieven zoals initiatieven om onderwijstijden aan te passen en daarmee de onderwijsgebouwen beter te benutten, projecten van onderwijsinstellingen met leren op afstand, projecten van OV-bedrijven om spitsmijden te stimuleren en de ervaring van het ministerie van IenM en partners met Beter Benutten. De Taskforce kan landelijk support geven aan regionale projecten. Succesvolle regionale initiatieven kunnen worden gedeeld en opgeschaald en met de initiatiefnemers kan worden gezocht naar verdere verbeteringen. Hierbij kan onder andere gebruik worden gemaakt van de onafhankelijke beweging van betrokkenen bij studentenmobiliteit: Slim Studeren Slim Reizen. Uiteraard kan ook lering worden getrokken uit projecten waarvan de doelen niet (volledig) zijn bereikt.

Taken Taskforce

De Taskforce zal in samenwerking met alle partijen op regionaal en nationaal niveau plannen ontwikkelen om de spitsen in het OV af te vlakken middels een verandering van het reisgedrag van studenten. Zo kan de prijs van het OV-contract tussen de rijksoverheid en de OV-bedrijven worden verlaagd en kunnen de vrijgespeelde middelen in onderwijs worden geïnvesteerd.

[1] Er zal een verdeelsleutel voor investeringen in mbo en hoger onderwijs worden opgesteld aan de hand van de herkomst van de bespaarde middelen.

Taken van de Taskforce:

1. Identificeren van (toekomstige) spitsproblematiek in het openbaarvervoersysteem op nationaal en regionaal niveau waarbij studenten een significant deel van de reizigers vormen;
2. Uitwerken van de geïdentificeerde spitsproblemen, waarbij per geval oplossingsrichtingen en aanbevelingen worden geformuleerd. Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van kennis uit bestaande initiatieven;
3. Stimuleren van experimenteerruimte en pilots om spitsproblematiek terug te dringen door gebouwen van onderwijsinstellingen en het openbaarvervoersysteem beter te benutten en het aantal reiskilometers van studenten in de spitsen te verlagen, waarbij de kwaliteit van onderwijs centraal blijft staan;
4. Opstellen van conclusies en aanbevelingen over het beter benutten van gebouwen van de onderwijsinstellingen en het openbaarvervoersysteem;
5. Opstellen van een vervolgaanpak voor de periode tot 2025 (incl. de doelstelling van €750 mln euro).

In oktober 2014 zal de voorzitter het werk starten en leden verzamelen.

Producten

1. Overzicht van (toekomstige) spitsproblematiek in het openbaarvervoersysteem op nationaal en regionaal niveau waarbij studenten een significant deel van de reizigers vormen *(eind 2014)*
2. Uitwerkingen van de geïdentificeerde spitsproblemen met oplossingsrichtingen en aanbevelingen *(doorlopend in 2015)*
3. Eindrapport met conclusies en aanbevelingen over het beter benutten van gebouwen van de onderwijsinstellingen en het openbaarvervoersysteem *(najaar 2015)*.
4. Voorstel voor vervolgaanpak voor de periode tot 2025 (incl. de doelstelling van €750 mln euro) *(eind 2015)*



Bron: Veolia

2.2 Samenstellling

De Taskforce is als volgt samengesteld.

Onafhankelijk voorzitter:
- Jeannette Baljeu

Overige leden:
- Hans Schutte (DG HBWE ministerie van OCW)
- Jan-Bert Dijkstra (Programmadirecteur Beter Benutten, ministerie van I&M)
- Maarten Cornet (hoofd sectie OCW, IRF, ministerie van Financiën)
- Joost Ravoo (tot 1 juli 2015), Dirk van Vliet (NS)
- Gosse Veenstra (namens streekvervoer)
- Manu Lageirse (tot 1 juni 2015), Paul Konings (vereniging regionaal spoor)
- Hans de Vroome (namens stadsvervoer)
- Pex Langenberg (voorzitter Vervoersregio's), René Meijer (directeur DOVA)
- Remco van Lunteren (tot juni 2015), Jacqueline Verbeek-Nijhof (bestuurslid verkeer en vervoer IPO)
- Tom Hoven (tot juli 2015), Job Buiting (secretaris LSVb)
- Aart Claassens (tot 1 juli 2015), Tycho Wassenaar (bestuurslid ISO)
- Nicky Nijhuis (voorzitter JOB), Ramon Boersbroek (beleidsmedewerker JOB)

Agendaleden:
- VSNU
- Vereniging Hogescholen
- MBO Raad

De Taskforce wordt ondersteund door een secretariaat, bestaande uit medewerkers van OCW en I&M. De leden van het secretariaat maken geen deel uit van de Taskforce.

Leden secretariaat:
- I&M: Joris Kessels, Natasia de Gama, Victoria Dekker (tot 1 januari 2015)
- OCW: Dirk Dekkers, Niel Walpot (tot 1 juli 2015), Nikolai Jacobs (tot 1 maart 2015), Robin van Olst, Carla Verhoog, Hanna Fisscher
- Desirée Valten, community of practice Slim Studeren Slim Reizen

2.3 Werkwijze

De Taskforce heeft een werkgroep gemaakt met OCW en I&M medewerkers en de voorzitter. Vanuit de werkgroep zijn afspraken gemaakt met het onderwijsveld. Verschillende instellingen in mbo, hbo en wo zijn door de voorzitter bezocht en er is in de meeste gevallen gesproken op niveau van college van bestuur, zie bijlage 1 voor een overzicht van de gesprekspartners. In de gesprekken zijn goede voorbeelden besproken en is aan bewustwording van het vraagstuk gewerkt. Hierbij is ook gebruik gemaakt van de community Slim Studeren Slim Reizen als platform om het gesprek aan te gaan en kennis te delen. Indien in een regio een pilot is opgestart in het kader van de onderwijsaanpak van het programma Beter Benutten Decentraal Spoor van IenM, is dankbaar gebruik gemaakt van de opgedane ervaringen. Op 18 september 2015 vond een bijeenkomst plaats waarin vertegenwoordigers van de pilots de ervaringen met de Taskforce hebben gedeeld.

De werkgroep bewaakte de voortgang van de pilots en onderzocht in overleg met de vervoerders nieuwe aandachtspunten op OV-trajecten. Tevens heeft de werkgroep overleg gehad met de vervoersbedrijven over de berekeningen van de effecten van de oplossingsrichtingen.
Daarnaast heeft de werkgroep een opdracht uitgezet om onderzoek te doen onder onderwijsinstellingen. Deze opdracht is uitgevoerd door Ecorys. Ecorys heeft een enquête uitgezet onder wo-, hbo- en mbo-instellingen. 77 respondenten namen deel aan de telefonische enquête. Zij vertegenwoordigen 63 verschillende instellingen, waarmee de resultaten als representatief kunnen worden beschouwd. Doel van het onderzoek was om een representatief beeld te krijgen in hoeverre de verkende oplossingsrichtingen aansluiten bij ontwikkelingen die plaatsvinden bij de onderwijsinstellingen. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in bijlage 2.

Vijf keer is er een stuurgroep van de Taskforce bijeengekomen. Hierin is de voortgang van de pilots en het eindrapport besproken. De onderwijskoepels hebben geen zitting genomen in de stuurgroep van de Taskforce, zij zijn wel als agendalid geïnformeerd. Daarnaast heeft de voorzitter van de Taskforce contact gehad met de voorzitters van de onderwijskoepels; in het begin van het traject en om de voortgang te bespreken.
Tevens is er periodiek overleg geweest met de minister van OCW.

3 Vraag naar vervoer door studenten



Fotograaf: Suzanne Blanchard Photography

De eerste stap in het onderzoek naar het beter benutten van het openbaar vervoer en/of van de onderwijsinfrastructuur is het in beeld brengen van de huidige vraag naar het vervoer van studenten en dit dan als onderdeel van de totale vraag. De volgende stap betreft de analyse van die vraag: "wanneer en in welke mate manifesteert die vervoersvraag zich het sterkst?" Om daarna aan de orde te stellen welke maatregelen met welke effecten denkbaar zijn om de stabiliteit te bevorderen; om vast te stellen of en zo ja hoe we het gebruik van de openbaar vervoervoorzieningen kunnen verbeteren?

De totale mobiliteit in Nederland kan worden uitgedrukt in een totaal kilometrage wat jaarlijks in Nederland wordt afgelegd. Volgens CBS bedraagt het totaal op jaarbasis circa 200 miljard reizigerskilometers. Circa 11,5 % daarvan wordt verzorgd door c.q. is het aandeel van het collectief openbaar personenvervoer. Daarbinnen heeft het vervoer per spoor weer het grootste aandeel. Bij benadering bedragen de kilometrages per spoor circa 17 miljard en de kilometrages voor bus tram en metro circa 5 miljard per jaar.

De kilometrages die aan de reisvoorziening voor studenten zijn verbonden maken een substantieel deel uit van deze mobiliteit, namelijk voor ruim 7 miljard kilometers per jaar. Gemiddeld zijn bijna een derde van de OV-kilometers studentenkilometers! Hierbij wordt opgemerkt dat de relatieve omvang van de studentenkaart op het totaal aantal kilometers sterk per regio verschilt. In de grote steden is dit lager en in de periferie substantieel hoger. De keuze kaart formule betekent voor studenten dat zij in een bepaalde periode (week of weekend) vrij kunnen reizen en in de andere (completerende) periode kunnen reizen met korting of tegen vol tarief; ter illustratie zijn de volgende kilometrages weergegeven op jaarbasis (in mln).

Aantal gereisde kilometers X 1.000 per jaar	Trein	Bus/Tram/ Metro	Totaal
Vrij reizen	4.536	1.633	6.170
Reizen korting/voltarief[2]	754	208	962
Totaal	**5.290**	**1.841**	**7.132**

Bron: Panteia / Significance Onderzoek Studentenkaart 2012-2013

Van deze gereisde kilometers met de OV-studentenkaart is twee/derde (66%) gerelateerd aan onderwijs. Dat is inclusief vervoer zoals van en naar stages, dependances, bibliotheek en dergelijke. Van dit vervoer is circa 56 procentpunt gerelateerd aan woon-schoolvervoer. Van het totaal aantal reizigerskilometers is de resterende 34% niet gerelateerd aan onderwijs (de belangrijkste motieven hier zijn familie- en vriendenbezoek, werken, vrije tijd, winkelen en overig).

Belangrijk is de vraag in welke mate het huidige studentenvervoer als spitsvervoer moet worden aangeduid. Als de ochtendspits gedefinieerd wordt vanaf de aanvang van het openbaar vervoer tot 9:00 uur en de avondspits vervoer is tussen 16:00 en 18:00 uur (beide alleen werkdagen) is het volgende bekend.

Aantal gereisde kilometers (mln per jaar) met OV studentenkaart	Trein	Bus/Tram/ Metro	Totaal
Ochtendspits (ma t/m vr)	1.288	548	1.836
Middagspits (ma t/m vr)	722	250	972
Buiten spitsen (ma t/m vr)	2.344	812	3.156
Zaterdag en Zondag	183	23	206
Totaal	**4.537**	**1.633**	**6.170**

Bron: Panteia / Significance Onderzoek Studentenkaart 2012-2013

In de ochtendspits op werkdagen worden door houders van een OV-studentenkaart 1.836 mln. kilometers gereisd. Dat is ten opzichte van het totaal op werkdagen bijna 31%!; voor de middagspits zijn dat 972 mln kilometers en dat is op het totaal ruim 16%. Beide spitsen nemen dus bijna de helft van alle (relevante) kilometers voort hun rekening. Het beeld dat de ochtendspits een hogere mate van concentratie kent dan de middagspits komt overeen met het beeld van dat van de overige openbaar vervoer reizigers, met name in het woon-werkverkeer. We zien vooral dat de vraag in de uren van 07:00 tot 08:00 uur en van 08:00 tot 09:00 uur het grootst is. Daarbij wordt direct de kanttekening geplaatst dat in het gehele openbaar vervoer de spitsen qua piek en qua periode regionaal sterk kunnen verschillen. In het algemeen lijkt te zijn: hoe groter de gemiddelde reisafstanden, hoe eerder begint de spits; des te kleiner de reisafstanden, des te groter de piek.

"Spitsproblematiek" heeft niet alleen met de vraag naar openbaar vervoer te maken maar ook met het aanbod van openbaar vervoer. Immers hoe verhouden de vraag en het aanbod zich tot elkaar. Er is in Nederland ook qua aanbod een zeer diffuus beeld. Railsystemen liggen vooral daar waar veel vraag is en daar wordt ook een relatief hoog voorzieningenniveau geboden (hoofdrailnet, regionaal spoor, tram- en metrosystemen). Ook het streekvervoer kent zijn hoog

2 De kilometers die houders van een OV-studentenkaart reizen tegen korting of voltarief zijn verder in dit rapport buiten beschouwing gelaten. De reden daarvoor is dat eventuele mutaties in de reductiekilometers of voltarief-kilometers geen invloed hebben op het te betalen bedrag door OCW aan de vervoerders.

frequente lijnen tussen en rond de grotere steden. De periferie kent een aangepast (vaak lager) voorzieningenniveau.

De opdrachtgevers (concessieverleners) van het openbaar vervoer bepalen het voorzieningenniveau. Het aanbod ligt de facto redelijk vast en de bewegingsruimte daarbinnen (ook omdat er nog vele andere reizigers zijn) is vaak beperkt. Verschuivingen in het gebruik van het openbaar vervoer in de spits naar de dal zijn evenwel meer dan welkom. Aanleiding en oplossing zijn echter zeer specifiek; het moet van maatwerk komen. Belangrijk in dit verband is op te merken dat het mede afhankelijk is het voorzieningenniveau en de ruimte daarin om daarvan af te wijken of en in welke mate verschuivingen van spits naar dal ook daadwerkelijk tot financiële verschuivingen zullen leiden.

Vanuit het programma Beter Benutten decentraal spoor zijn in een aantal regio's pilots gestart die zich (mede) richten op onderwijsinstellingen. Daarnaast heeft de voorzitter van de Taskforce in diverse regio's gesprekken gevoerd met onderwijsinstellingen.

Het gaat om de volgende regio's:

- Groningen
- Zwolle
- Valleilijn (Amersfoort-Ede/Wageningen)
- Arnhem/Nijmegen
- Twente
- Amsterdam
- Rotterdam
- Den Haag
- Utrecht
- Eindhoven
- Maastricht

Door de vervoerders is een aantal drukke (trein) trajecten geselecteerd waarvoor geldt dat er (vaak met name in de ochtend (en avond) spits) sprake is van een grote vervoersvraag in relatie met de in te zetten capaciteit (het aanbod). De gekozen trajecten hebben als specifiek kenmerk dat het aandeel studenten op die trajecten hoog is.

Treintrajecten:

- Alphen/Woerden-**Utrecht**
- Zaandam-**Amsterdam**
- Nijverdal-**Zwolle**
- Arnhem-**Nijmegen**
- Rond Eindhoven:
  - Roermond-**Eindhoven**
  - Blerick-**Eindhoven**
  - Boxtel-**Eindhoven**
- **Leiden-Rotterdam**

De stations die in bovenstaande lijst vet zijn gemaakt zijn de stations waar in de ochtendspits de grootste drukte is. De studenten reizen (ook op deze trajecten) veelal tussen 07.00-09.00 uur. De meeste lessen starten tussen 08.30 en 9.00 uur. Er zijn spitstreinen waarbij uit waarneming is vastgesteld dat het aandeel student 75% is. Dit zijn vooral de treinen die rond 8.15/8.30 uur op een studentenstation aankomen.

Dit beeld herhaalt zich nagenoeg alle (werk)dagen van de week. De enige momenten waarop het iets rustiger is zijn de schriftelijke toetsings- en eindexamenweken.
September, oktober en november zijn de drukste maanden met studenten.
De maanden december, januari, februari, april en mei zijn relatief gelijk. Juni neemt verder af en de zomermaanden juli en augustus zijn logischerwijs echt rustig.

4 Oplossingsrichtingen: ervaringen in pilots



Fotograaf: Ton Poortvliet

4.1 Inleiding: vervoer in de toekomst

De personenmobiliteit in Nederland is sinds een paar jaar niet meer gegroeid en heeft zich gestabiliseerd op een niveau van circa 200 miljard reizigerskilometers. Tussen 2004 en 2014 is het fietsgebruik met 9 procent toegenomen. Een groot deel van die groei komt voor rekening van de E-bike. Het treingebruik groeide tussen 2004 en 2014 met 25 procent. Bevolkingsgroei, toename van het aantal studerenden, gestegen brandstofprijzen, een ruimer aanbod van treinen en een betere betrouwbaarheid waren belangrijke oorzaken van de groei. In 2014 nam het gebruik met 1,2 procent toe ten opzichte van 2013.
Voor het vervoer in de toekomst ziet het ministerie van IenM de volgende tendensen.
Mensen zullen steeds meer zelf hun mobiliteitsbehoeften gaan invullen en op maat kiezen. Ze zullen hun eigen mobiliteit via internet en mobiele diensten organiseren. Daardoor zal er geen noodzaak zijn een vervoermiddel in eigen bezit te hebben. Het bezit van voertuigen zal verschuiven naar het gebruik van voertuigen. Het gegeven dat mensen in toenemende mate flexibel gaan werken versterkt de behoefte om zelf te bepalen wanneer en op welke wijze mensen hun mobiliteit in gaan vullen. De opkomst van mobiliteitsbudgetten versterkt deze ontwikkeling. Het Nieuwe Werken heeft gevolgen voor gebouwen, verstedelijking, de kantorenmarkt en woonlocaties. Samen met de flexibilisering van het werken zorgt dat voor een verandering in mobiliteitspatronen. Binnen dit geheel past de opkomst van mobiliteitsbudgetten om de grotere differentiatie te kunnen faciliteren: aantrekkelijk voor de werknemer, administratief eenvoudiger voor de werkgever. Dit gaat op de lange termijn ook consequenties hebben op het aanbod van de vervoerders. Gebruik van meerdere modaliteiten vraagt om beter beheersen van de totale vervoersketen.

4.2 Pilots

De Taskforce heeft gekozen om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de pilots van het programma Beter Benutten decentraal spoor van het Ministerie IenM. In deze pilots is een aantal knelpunten in het OV in combinatie met het onderwijs reeds gesignaleerd. Daarnaast heeft de Taskforce andere onderwijsinstellingen benaderd om afspraken te maken over het anders omgaan met de spitstijden in het OV. De oplossingen zijn vaak lokaal gebonden. Iedere regio kent een andere spits en andere vraagstukken rondom OV. Wel is er een duidelijke lijn naar voren gekomen waar onderwijsinstellingen mee bezig zijn, dan wel aan kunnen werken om de drukte van de spits in het OV meer te spreiden. Hier zijn vier oplossingsrichtingen naar voren gekomen die hier nader uitgewerkt worden: Andere Modaliteiten (fiets of E-bike), Studentenhuisvesting op campus, Leren op afstand en Anders roosteren/ Betere benutting van gebouwen.

4.3 Andere modaliteiten (fiets/E-bike)

Veel van de pilots in het programma Beter Benutten Decentraal Spoor van IenM zijn gericht op studenten op de fiets te krijgen of voor de langere afstand op de E-bike.
Onderwijsinstellingen kijken vanuit verschillende perspectieven naar deze oplossing. Vanuit het oogpunt “gezonde student”, duurzaamheid, minder aanwezigheid van OV in de toekomst in de regio en de bereikbaarheid van de instelling zelf (al dan niet ingegeven door een tijdelijke problematiek rond de stad bijvoorbeeld toekomstige werkzaamheden aan de Groningse ring en de Amsterdamse Zuidas, waardoor meer automobilisten met het OV gaan). Alle reden om studenten te stimuleren om op de fiets te stappen. Dit draagt ook bij aan minder kilometers in het OV.


Fotograaf: Ton Poortvliet

Deltion fiets
Aanleiding om de pilot te starten is de overvolle lijn 9 van het station Zwolle naar het Deltion College. De studenten ervaren dit als ‘veevervoer’. Deltion is hiermee gestart uit imago-overwegingen.
Studenten kunnen een ‘Deltion fiets’ gebruiken voor het traject tussen het station Zwolle en het Deltion College, een afstand van 2,2 km. Gedurende de duur van de opleiding fietst de student deze route. Na het behalen van diploma, kan de student de fiets behouden.
Het is een groot succes. Deltion heeft uit eigen zak nog eens 100 extra fietsen aangeschaft, het totaal komt dan op 180 fietsen. Deltion legt de link met onderhoud fietsen bij de opleiding tweewielers.

E-bike project Groningen
Ruim 170 scholieren en studenten van de deelnemende onderwijsinstellingen (CSG, Hanzehogeschool, Noorderpoort, Alfacollege en Rijksuniversiteit Groningen) hebben gebruik gemaakt van de E-bike. Er was een pool van 40 E-bikes beschikbaar. Steeds 40 studenten, woonachtig op minimaal 6 kilometer van de onderwijsinstelling en nu reizende met het openbaar vervoer, konden voor 1 maand een E-bike testen. Uit de voorlopige evaluatieresultaten blijkt dat deelnemers de E-bike leuk, makkelijk en snel vinden.

Hoornbeeck College (mbo) Amersfoort
18 studenten hebben meegedaan aan de E-bike pilot. De deelnemers moesten in het bezit zijn van een OV-abonnement / OV-studentenkaart en regelmatig met de Valleilijn reizen. De pilot is geslaagd en Connexxion bekijkt nu de mogelijkheden voor een vervolg.
Connexxion heeft een capaciteitsprobleem op de Valleilijn en wil ruimte maken in de spits door studenten en overige reizigers op andere tijden of met andere vervoermiddelen te laten reizen. Doel is te voorkomen dat de Valleilijn nog veel drukker wordt als vanaf 2017 de mbo'ers jonger dan 18 jaar ook een OV-studentenkaart krijgen.

4.3.1 Landelijke toepasbaarheid

De fiets is en blijft een belangrijk vervoermiddel. Een E-bike voor de ritten tussen 5 en 10 kilometer wordt onder studenten, met name buiten de Randstad, steeds meer gebruikt, blijkt uit de pilots. Echter, de hoge aanschafprijs voor een E-bike blijkt een forse belemmering om structureel over te stappen naar een E-bike. Uiteraard wordt het gebruik van de fiets/E-bike ook beïnvloed door weers- en seizoensinvloeden. De beschikbaarstelling van de OV-studentenkaart aan mbo-studenten onder de 18 jaar per 1 januari 2017 zorgt ook voor meer gebruik van het OV. Tegelijkertijd is het duidelijk dat het OV met name in de regio's buiten de Randstad in z'n huidige vorm onder druk staat, de fiets of E-bike is dan een belangrijk alternatief. OV-bedrijven kijken steeds meer naar het aanbieden van voor- en na-trajecten op andere manieren dan de inzet van groot materieel. Daarmee wordt de OV-aanbieder meer en meer een mobiliteitsaanbieder waarbij de fiets een onderdeel van het pakket is. Momenteel zit de fiets niet in het studentenkaart pakket. In de toekomst zou naar een flexibeler pakket gekeken kunnen worden als vervoerders dat zelf ook steeds meer gaan aanbieden. Hierbij is de opdrachtformulering van de aanbestedende overheid (concessie) van belang.

De studentenorganisaties staan positief tegenover vervanging van korte ritten door de fiets. Bij de E-bike vragen ze aandacht voor de hoge aanschafprijs en de onderhoudskosten. Ook geven ze aan dat de E-bike nooit een vervanging mag zijn voor de OV-studentenkaart.

4.4 Studentenhuisvesting op de campus

De Taskforce veronderstelde bij aanvang van het traject dat als het aantal studenten dat op de campus van de onderwijsinstelling woont, zou toenemen, dit zou betekenen dat er door die studenten minder gereisd zou worden.



Fotograaf: Edith Paol

Om twee redenen blijkt er nauwelijks of geen effect te realiseren op dit gebied. Ten eerste worden de woonunits op de campus vooral bewoond door internationale studenten. Het aantal internationale studenten stijgt flink. In 2014-2015 studeerden circa 63.000 buitenlandse studenten aan een Nederlandse universiteit of Hogeschool (wo: 34.000, hbo: 29.000)[3]. Sinds 2009-2010 is dit aantal met 1/3 gestegen. Een groot deel van deze studenten ontvangt geen Nederlandse studiefinanciering en heeft dus ook geen recht op een OV-studentenkaart. Daarmee is deze doelgroep minder interessant als het gaat om het beperken van de uitgaven aan het studentenreisproduct.
Ten tweede blijkt uit het Onderzoek Studentenkaart 2012/2013[4] dat studenten die op minder dan 1 kilometer afstand van de onderwijsinstelling wonen, gemiddeld per jaar ongeveer hetzelfde aantal kilometers reist met de OV-studentenkaart als studenten die verder weg wonen. Weliswaar hoeven ze niet ver te reizen om bij de onderwijsinstelling te komen, de afstanden die ze om andere motieven reizen, zijn extra groot.

4.4.1 Landelijke toepasbaarheid

Gezien bovenstaande heeft de Taskforce geconcludeerd dat het realiseren van meer studentenhuisvesting op de campus geen bruikbare oplossingsrichting is om het aantal gereisde kilometers te beperken.
Wel kan meer studentenhuisvesting op de campus bijdragen aan de verschuiving van het aantal gereisde kilometers van de spits- naar de daluren.

[3] Internationalisering in beeld 2015, EP-Nuffic
[4] Onderzoek Studentenkaart 2012/2013, Panteia/Significance

4.5 Leren op afstand

Digitale onderwijsvormen maken het mogelijk om onderwijs op afstand te volgen. Daardoor wordt het mogelijk om op minder dagen in de week of later op de dag (na de ochtendspits) naar de onderwijsinstelling te reizen. Digitale onderwijsvormen zijn er in veel soorten en maten. In het onderzoek van Ecorys geeft 88% van de universiteiten aan gebruik te maken van onderwijs op afstand. In het hbo en het mbo ligt dat percentage een stuk lager: 57% respectievelijk 62%. Momenteel is de meest besproken vorm van leren op afstand de Massive Open Online College (MOOC), een gratis college op internet waarmee vooral universiteiten een visitekaartje richting (potentiële) studenten in het buitenland afgeven. E-learning is een veel gebruikte vorm van digitaal onderwijs, bij 41% van de instellingen die afstandsonderwijs aanbieden, betreft het E-learning, volgens het Ecorys onderzoek. Ook worden digitale middelen gebruikt voor begeleiding op afstand (bij 14% van de instellingen die aangeven gebruik te maken van onderwijs op afstand). Een andere vorm van leren op afstand is een les via Skype of Lync; de docent heeft dan virtueel contact met de studenten die wel tegelijkertijd les krijgen, maar niet fysiek op dezelfde plek aanwezig hoeven zijn.



Fotograaf: Arenda Oomen Fotografie

Binnen het programma Beter Benutten Decentraal Spoor zijn twee pilots gericht op afstandsleren, beide uitgevoerd door mbo-instellingen. Juist binnen het mbo is tot nu toe sprake geweest van terughoudendheid om leren op afstand toe te passen, omdat er nog onvoldoende bekendheid is met de mogelijkheden die de nieuwe normen voor begeleide onderwijsuren bieden.
Niet alle vormen van leren op afstand voldoen aan de definitie/eisen van begeleide onderwijsuren. Zo valt het bekijken van een videocollege zonder actieve betrokkenheid van een docent niet onder begeleide onderwijstijd. Zowel Kennisnet als de inspectie spannen zich extra in om verheldering te bieden over de mogelijkheden en eisen aan begeleide onderwijstijd. Op de website van kennisnet kunnen mbo-instellingen zien aan welke eisen te voldoen bij afstandsleren en zijn praktijkvoorbeelden vinden. Indien een instelling nieuwe vormen van afstandsleren (als pilot) in het onderwijsprogramma heeft opgenomen, maar onzeker is of dit wettelijk gezien wel mag, dan is de inspectie bereid om daar preventief feedback op te geven.

De minimumnorm voor de totale opleidingsduur in het mbo is gemiddeld 1000 klokuren per jaar voor begeleide onderwijsuren en beroepspraktijkvorming. Relevant in deze context zijn echter de begeleide onderwijsuren te verzorgen door de onderwijsinstelling (niet zijnde beroepspraktijkvorming). Onderwijsuren kunnen door de instelling vanuit een mix van onderwijsvormen ingevuld worden. In het eerste leerjaar gaat het om minimaal 700 uur begeleide onderwijsuren (17,5 klokuren per week) en bij de overige leerjaren gemiddeld 550 uur per leerjaar (13,75 klokuren per week).

Meerdere vormen van leren op afstand kunnen ingezet worden. De aangeboden vorm moet aansluiten bij de behoeften en mogelijkheden van de doelgroep (maatwerk), voldoende uitdagend zijn, van kwaliteit zijn, in evenwicht met het onderwijsprogramma,

UMC Utrecht

Bij het UMC Utrecht is een mooi voorbeeld bekend van hoe E-learning de onderwijskwaliteit kan verbeteren: voorheen moesten medisch studenten theorie leren voordat ze het klinisch vaardigheidsonderwijs kregen. In de praktijk bleek ter plekke dat sommige studenten de theorie niet beheersten. De docent moest het eerste deel van het practicum besteden om deze studenten op hetzelfde kennisniveau te brengen. Door de inzet van een E-learning module mogen alleen studenten die deze module met goed gevolg hebben doorlopen, deelnemen aan het klinisch vaardigheidsonderwijs en kan de volledige beschikbare tijd daaraan besteed worden.
Om het onderwijs aantrekkelijker, efficiënter en effectiever te maken worden diverse middelen (e-modules, e-simulaties, e-lectures, e-assessment, videoreflectie en innovatieve tools) op een blended wijze ingezet.
Het programma Onbegrensd Leren is een strategisch programma dat in opdracht van de Raad van Bestuur een kwaliteitsimpuls moest geven aan de verbetering van het onderwijs. Doordat er een flink budget beschikbaar werd gesteld kon de organisatie 4 jaar lang door 40 mensen technisch en didactisch ondersteund worden.
Het UMCU zal in overleg gaan met de diverse opleidingen om studenten buiten de spits te houden via inzet van e-learning en aangepaste roostering.

Noorderpoort College Groningen

Het Noorderpoortcollege zet op kleine schaal leren op afstand in, met als doel behoud van kleine opleidingen in krimpgebieden. Studenten uit Appingedam en Groningen krijgen met behulp van ICT-aanpassingen zoals een videoscherm gelijktijdig klassikaal les van een docent die ofwel in Appingedam of in Groningen aanwezig is. Op de andere locatie is dan een surveillant aanwezig.

Deltion College Zwolle
Bij de pilot ICT Lyceum (studenten krijgen les via een videoverbinding) is de reistijd drastisch verminderd, het ging om studenten die verder weg wonen. De studenten waardeerden het zeer. De bespaarde reistijd konden ze gebruiken om huiswerk te maken en te werken. De studenten gaven aan dat ze afstandsleren als heel positief ervaren, omdat ze thuis beter geconcentreerd zijn dan in een klaslokaal. Ze hebben het gevoel allemaal "op de eerste rij te zitten".
95% van de studenten die deelnamen aan de pilot had een positief oordeel over de kwaliteitsbeleving.
Wel gaven de studenten aan dat afstandsleren altijd gecombineerd moet worden met lessen op school waarbij je echt contact met elkaar hebt.
Docenten gaven aan dat de manier van lesgeven anders is, het vergt andere didactische vaardigheden, bijvoorbeeld hoe maak je online contact met de studenten.

De pilots Leren op afstand die de Taskforce is tegengekomen zijn vooral getrokken door enthousiaste docenten. De Taskforce denkt dat veel meer mogelijk is op dit gebied. Een goed voorbeeld hoe dit aan te pakken is in de ogen van de Taskforce gegeven door het UMC Utrecht die met het programma Onbegrensd Leren een fors budget en personeel hebben ingezet om optimale E-learningstools te ontwikkelen **voor** de docent, zodat die met deze middelen de meest ideale les kan geven.

4.5.1 *Landelijke toepasbaarheid*

De Taskforce ziet zeker mogelijkheden voor meer gebruik van leren op afstand in het onderwijs, de komende tien jaar. Afstemming met name in het mbo met de onderwijsinspectie over begeleide onderwijsuren hebben vanuit OCW meer aandacht gekregen door het traject van de Taskforce. Belangrijk is dat de instrumenten vooral gecombineerd worden met het nadenken over slimmer benutten van gebouwen en het beter spreiden van reisbewegingen. Kanttekening bij deze oplossingsrichting is dat de huidige trend juist is om intensiever contact te hebben tussen student en docent. Dit wordt ook gestimuleerd vanuit het ministerie van OCW, in de strategische agenda voor het hoger onderwijs en via de verhoging van de eisen voor begeleide onderwijstijd in het mbo vanaf 2013-2014. Om leren op afstand in te zetten om de OV-kilometers te beperken of te verschuiven, zal altijd een balans gevonden moeten worden tussen face-to-face contact en digitale instrumenten. De kwaliteit van onderwijs is hierbij altijd leidend. Leren op afstand zal nooit het persoonlijke contact tussen student en docent totaal kunnen vervangen.
Veel gehoord in de gesprekken van de Taskforce is het geluid dat de student (met name met een lastige thuissituatie) beter zo vroeg mogelijk op school kan zijn. Ook is in gesprekken aangegeven dat niet alle studenten thuis beschikken over voldoende faciliteiten. De studenten zelf vinden het prettig om op de locatie van de onderwijsinstelling te zijn, ook als ze geen college hebben. Ze gaan dan studeren in de bibliotheek, of komen bij elkaar om aan een opdracht te werken.

Studentenorganisaties die vertegenwoordigd zijn in de Taskforce waarderen de mogelijkheden van leren op afstand als de onderwijskwaliteit gewaarborgd blijft, maar geven aan dat leren op afstand niet ten koste mag gaan van het aantal face-to-face contacturen. Ook vragen ze aandacht voor de docenten, die moeten er wel mee kunnen omgaan. De kwaliteit van het onderwijs moet leidend zijn, niet de besparing op het OV.

4.6 Anders roosteren/ Betere benutting gebouwen

De Taskforce heeft volgens de taakopdracht onder meer tot taak om conclusies en aanbevelingen op te stellen over het beter benutten van gebouwen van onderwijsinstellingen.


Fotograaf: Edith Paol

Het idee daarachter is dat als onderwijsinstellingen bij het maken van hun roosters rekening houden met de spitstijden in het openbaar vervoer en tegelijkertijd zorgen voor een intensievere benutting van de onderwijsgebouwen, er bespaard kan worden, zowel op de (dure) spitskilometers in het openbaar vervoer, als op de huisvestingskosten van de onderwijsinstellingen. Bij veel instellingen zijn de colleges vooral aan het begin van de week en in het eerste deel van de dag ingeroosterd. Bezettingsgraden van gebouwen worden steeds hoger mede vanuit een meer bedrijfsmatige kijk op de budgetten. Maar nog steeds lijkt er ruimte te zijn om de colleges meer te spreiden over de dag, de week en het jaar. De kunst is om hierbij rekening te houden met de spitstijden in het lokale openbaar vervoer, om te voorkomen dat er juist meer drukte in het openbaar vervoer ontstaat.
Ook het feit dat onderwijsinstellingen steeds meer een ontmoetingsplek worden betekent een ander gebruik van de ruimtes.
Om de bestaande ruimtes beter te benutten worden door veel instellingen al naar een flexibeler concept van studielokalen gekeken. Niet alleen "ouderwetse" lokalen maar ook flexplekken voor groepsvoorbereiding/begeleiding, of individueel werk.

Deltion College
Het Deltion College heeft voor een aantal opleidingen de aanvangstijd van de lessen een half uur vervoegd, naar 8.00 uur. Roosteraars houden geen rekening meer met individuele voorkeuren van docenten, maar plannen blokken in voor een bepaalde vakgroep. De vakgroep moet vervolgens zelf zorgen voor de indeling van de individuele docenten. Hierdoor zijn er minder tussenuren en minder reisbewegingen, ze noemen het één van de manieren om te komen tot het studentvriendelijker roosteren. Studenten hoeven in deze formule nog maar 4 dagen naar de onderwijsinstelling te reizen in plaats van 5. De studenten zijn positief, ondanks de vroege starttijd, omdat er minder tussenuren zijn.

Cibap Vakschool voor verbeelding
Bij Cibap worden de 1e jaars ingedeeld naar reisafstand, zodat de lessen voor degenen die van ver komen, later worden ingeroosterd.

Hogeschool Utrecht
De Hogeschool Utrecht stoot locaties in de binnenstad van Utrecht af en concentreert alle onderwijsactiviteiten vanaf 1-1-2017 op de Uithof. In totaal wordt één derde van het totale vloeroppervlak afgestoten, wat een substantiële besparing oplevert in de huisvestingskosten.
Dit heeft als effect dat de activiteiten (en daarmee de vervoersdruk) meer gespreid gaan worden over de dag, de week en het jaar. Dit betekent echter ook dat de Uithoflijn (ook in de ochtend- en avondspits) zwaarder wordt belast, terwijl tegelijkertijd de andere lijnen in de binnenstad minder zwaar belast zullen worden.

De discussie over roosteren heeft veel reacties los gemaakt in het onderwijsveld. Het blijkt ook een moeilijke oplossingsrichting, bijvoorbeeld vanwege de roosterwensen van docenten. Een aantal instellingen heeft hier goede stappen in gezet. Daarnaast is het verschil tussen vooraf geplande bezetting en werkelijke bezetting ook groot. Veel roosteraars geven aan dat hier nog ruimte zit. De Hogeschool Arnhem-Nijmegen heeft plannen om een simulatie op te zetten om te kijken hoe raming en werkelijke planning flexibeler ingevuld kunnen worden. Anders roosteren hoeft niet te betekenen dat alle colleges pas vanaf 10.00 uur mogen starten, zoals het beeld aanvankelijk is ontstaan.

Mogelijkheden Anders roosteren
- Groepen (eerstejaars) die van ver komen samen inroosteren op een later moment in de ochtend.
- Grote groepen op een later moment in de ochtend inroosteren.
- Met de vervoerder analyseren welke verschuiving in collegetijden de drukte vermindert.
- Inventariseren onder docenten wie bereid is om van 16.00-18.00 uur college te geven (en 's ochtends later te beginnen).
- Studentvriendelijk roosteren: minder tussenuren, zodat één dag per week minder gereisd hoeft te worden.
- Betere verdeling van de bezetting over het jaar heen: geen vaste vakanties meer, studieblokken meer spreiden, voor een meer gelijkmatige bezetting van het gebouw.
- Stimuleren dat studenten na de ochtendspits naar de onderwijsinstelling reizen als ze geen college hebben met bijvoorbeeld spaaracties voor gratis koffie. Een ander voorbeeld van de Universiteit Utrecht is het zogenoemde 'rode mandjes' systeem in de bibliotheek: als je langer dan 1 uur weg bent van je plek, wordt deze leeggeruimd en je spullen in een rood mandje bewaard. Voordeel hiervan is dat studenten niet al vroeg naar de bibliotheek zouden hoeven komen, om verzekerd te zijn van een plekje.

4.6.1 Landelijke toepasbaarheid
De Taskforce denkt dat op het gebied van anders roosteren en betere gebouwbenutting nog winst te boeken is. De Taskforce ziet hier een parallel met de discussie rond flexibeler werken. Deze discussie tussen werkgevers, werknemers is 10 jaar geleden opgestart mede om de druk in de spits (met name op de weg) te spreiden. Dit is een maatschappelijke discussie geweest (en nog steeds). De Taskforce constateert dat er op dit punt in het onderwijs nog mogelijkheden zijn om in de komende jaren, naarmate het bewustzijn groeit, meer afspraken te kunnen maken op deze oplossingsrichting.

Op het gebied van anders roosteren geven de studentenorganisaties aan slechts te voelen voor beperkte verschuivingen in de roosters van een half uur tot een uur. Ze zijn geen voorstander van colleges in de avond, omdat studenten ook tijd moeten houden om te werken op vaste momenten. Dit verschilt wel per opleiding.
De Taskforce wijst er op dat bij aanpassing van onderwijsroosters goed overleg met docenten belangrijk is.

5 Berekening effecten op landelijk niveau



Fotograaf: Kelle Schouten

5.1 Stabilisering van de rijksuitgaven

De Taskforce staat voor de uitdaging voorstellen te doen om de rijksuitgaven aan het studentenreisproduct te maximeren tot een bedrag van €750 miljoen in 2025 (prijspeil 2014), een stabilisering van de uitgaven aan het studentenreisproduct. Stabilisering is het uitgangspunt, niet bezuinigen om het bezuinigen, maar om middelen vrij te spelen om te intensiveren in de kwaliteit van onderwijs.
Ten tijde van het maken van deze afspraak is verondersteld dat bij ongewijzigd beleid de uitgaven voor de studenten reisvoorziening zouden oplopen tot ongeveer €950 miljoen. Hierbij is berekend dat om te komen tot een bedrag van €750 miljoen er uiteindelijk €200 miljoen minder moet worden uitgegeven op de veronderstelde ontwikkeling van de uitgaven aan het contract.
Om de rijksuitgaven aan het studentenreisproduct te verminderen is naar vier oplossingsrichtingen gekeken. De oplossingsrichtingen resulteren enerzijds in minder kilometers en anderzijds in een verschuiving van kilometers van spits naar dal.
De berekeningen in dit hoofdstuk zijn indicatief van aard. In bijlage 3 is een gedetailleerde toelichting op de berekeningen opgenomen.
Op basis van de ervaringen in de Beter Benutten pilots is te constateren dat een beweging op gang gebracht kan worden. De pilots zijn van een dusdanige omvang dat deze niet kunnen worden doorgerekend over tien jaar. In die tien jaar zal een grote inzet nodig zijn van alle betrokken partijen om de effecten ook daadwerkelijk te kunnen bereiken.

5.2 Vermindering aantal gereisde kilometers

De oplossingsrichtingen Andere modaliteiten (fiets/E-bike), Studentenhuisvesting op de campus en Leren op afstand zorgen voor minder reiskilometers. Daarbij moet worden opgemerkt dat een substantieel aandeel (34%) van het totaal aantal reiskilometers niet is gerelateerd aan onderwijs (de belangrijkste motieven hier zijn familie- en vriendenbezoek, werken, vrije tijd, winkelen en overig).

Voor Leren op afstand geldt dat alleen sprake is van een vermindering in het aantal kilometers als er door toepassing van afstandsleren minder reisdagen naar de onderwijsinstelling nodig zijn, doordat studenten vanuit huis kunnen leren.
Minder gereisde kilometers levert een besparing op de rijksuitgaven op doordat eens in de drie jaar het aantal gereisde kilometers wordt gemeten via het zogenoemde herijkingsonderzoek. Als sprake is van een substantiële afwijking (>5%) van het aantal werkelijk gereisde kilometers wordt de bijdrage van OCW aan de vervoerders aangepast. Het is zaak ervoor te zorgen dat de opbrengst van de gerealiseerde vermindering in het aantal gereisde kilometers via de herijking van het contract voor het studentenreisproduct structureel beschikbaar komt voor investeringen in het onderwijs. De Taskforce beveelt aan de opbrengst van de daling van het aantal gereisde kilometers ten gevolge van Beter Benutten die zal blijken uit het lopende herijkingsonderzoek 2015-2016 te bestemmen voor investeringen in het onderwijs.

Andere modaliteiten (fiets/E-bike)

De Taskforce heeft op basis van de beschikbare gegevens uit het onderzoek Studentenkaart 2012-2013[5] berekend hoeveel korte ritten studenten op dat moment maakten met het openbaar vervoer die te vervangen zouden zijn door te fietsen.
Voor de fiets is de Taskforce uitgegaan van een ritafstand van maximaal 5 kilometer, voor de E-bike gaat het om een afstand tussen 5 en 15 kilometer.
Op deze wijze is berekend hoeveel kilometer op het moment van de meting vervangen zou kunnen worden door die afstand per fiets of E-bike af te leggen. In onderstaande tabel is berekend welke besparing het zou opleveren als achtereenvolgens al deze ritten vervangen zouden worden door fiets en E-bike, als 40% en als 20% van deze ritten vervangen zouden worden door fiets of E-bike. Daarbij acht de Taskforce het scenario 100% vervanging niet realistisch.
In de tabel is onderscheid gemaakt naar reismotief: woon-school en overig. De gedachte daarachter is dat de ritten gemaakt met motief woon-school mogelijk te beïnvloeden zijn door de onderwijsinstellingen en dat bij de overige ritten de vervoerders een rol zouden kunnen spelen bij het stimuleren van studenten om te gaan fietsen.
In de berekening van het effect is alleen de opbrengst voor het contract voor het studentenreisproduct meegenomen. Er is geen rekening gehouden met de kosten die gemaakt moeten worden voor onder andere de aanschaf van E-bikes, het bouwen van extra stallingsruimten en oplaadpunten. Voor deze kosten kan gekeken worden naar dekkingsbronnen waaronder fiets- en mobiliteitsbudgetten.

Effect vervanging korte ritten door fiets of E-bike

Reismotief		100% vervanging	40% vervanging	20% vervanging
Woon-school	Fiets <5 km	€101 mln	€40 mln	€20 mln
	E-bike 5-15 km			
Overig[6]	Fiets <5 km	€67 mln	€27 mln	€13 mln
	E-bike 5-15 km			
	Totaal	€168 mln	€67 mln	€33 mln

Studentenhuisvesting op de campus

Zoals beschreven in paragraaf 5.4 verwacht de Taskforce dat het effect van meer studentenunits op de campus nihil is op het aantal gereisde kilometers. Wel kan meer studentenhuisvesting op de campus bijdragen aan de verschuiving van spits- naar daluren.

Effect Studentenhuisvesting op de campus

Afname aantal gereisde km door meer studentenhuisvesting op de campus	Effect
0 km	€ 0 mln
Totaal	€ 0 mln

[5] Memo Panteia 30 oktober 2015

[6] Motief overig: alle reizen niet tussen woon- en schooladres, zoals tussen woonadres en stage-adres, woon- en weekendadres, bezoeken, werken en vrije tijd.

Minder kilometers door Leren op afstand

In het onderzoek van Ecorys geeft 55% van de hbo-instellingen en 53% van de mbo-instellingen aan dat met onderwijs op afstand één dag minder naar de onderwijsinstelling gereisd kan worden. Bij Universiteiten ligt dit percentage een stuk lager, 14%. Overigens is niet gevraagd of de instellingen dat ook daadwerkelijk gaan doen. Op basis hiervan kan worden berekend wat het effect hiervan is.

De Taskforce heeft daarvoor de volgende aannames gedaan:

Aantal dagen dat nu gereisd wordt naar de onderwijsinstelling:
wo: 4 dagen, 1 dag minder reizen= 25% afname in reiskilometers
hbo: 4,5 dag, 1 dag minder reizen = 22,2% afname in reiskilometers
mbo: 5 dagen, 1 dag minder reizen = 20% minder reiskilometers

Voor het mbo is een splitsing gemaakt tussen bolstudenten van niveau 1 en 2 (17%) enerzijds en bolstudenten van niveau 3 en 4 (83%) anderzijds. Omdat op de lagere niveaus toepassing van leren op afstand nauwelijks mogelijk lijkt, is hiervoor gecorrigeerd.

Effect één dag minder reizen door leren op afstand

Onderwijssoort	Effect
Wo	€ 4 mln
Hbo	€ 33 mln
Mbo	€ 14 mln
Totaal	**€ 51 mln**

5.3 Verschuiving kilometers van spits naar dal

Vervoerders hebben vanaf het begin af aan aangegeven een hoge prioriteit te leggen bij het verschuiven van studenten uit de spits naar de daluren van het openbaar vervoer. De Taskforce heeft hier sterk op ingezet en denkt dat met het inzetten op regionale afspraken in de komende jaren tot verdere spreiding te kunnen komen.

Ook hebben de vervoerders een indicatieve berekening opgesteld waarin mogelijke effecten worden aangegeven van een differentiatie tussen spits- en dal tarieven. Dat zou betekenen dat het huidige contract voor het studentenreisproduct moet worden aangepast; het huidige contract kent per kaartsoort en vervoerssoort één tarief. Bij invoering van een differentiatie tussen spits- en daltarief, ligt het spitstarief hoger dan het daltarief. Als er door studenten minder gereisd wordt in de spits, betekent dit dat er een besparing optreedt. Een dergelijke aanpassing in het landelijke contract houdt echter geen rekening met regionale vraagstukken. Zo kan in bepaalde regio een verschuiving van de aanvangstijd van een school van 9.00 uur naar 8.00 uur al enorme druk verminderen in het lokale openbaar vervoer (zoals bijvoorbeeld in Zwolle is gebeurd door het Deltion College). De 8.00 uur aanvangstijd zou echter in de definitie van spitstijd vallen en onder het duurdere tarief worden afgerekend, terwijl het lokaal wel een oplossing biedt.

Differentiatie tussen spits- en daltarief zou betekenen dat er ten opzichte van het huidige contract waarbij sprake is van twaalf verschillende prijscategorieën er nog eens twaalf categorieën bijkomen. Mocht er onverhoopt ondanks alle inspanningen toch meer in de spits gereisd worden door studenten, dan zouden de uitgaven aan het studentenreisproduct extra stijgen met een hoger spitstarief.
De Taskforce beveelt aan om niet over te gaan tot differentiatie in spits- en dal tarieven.
De vervoerders hebben berekend dat een verschuiving van reiskilometers van spits naar dal een jaarlijkse besparing kan opleveren van €30 tot €35 mln.
Om het effect te bewerkstelligen zou er een verschuiving van 20% van de reiskilometers plaats moeten vinden van de spits naar het dal. Voorwaarde om dit te realiseren is dat onderwijsinstellingen hun roosters aanpassen en in de ochtend onderwijs op afstand gaan aanbieden, zodat studenten buiten de spits kunnen reizen. Meer studentenhuisvesting realiseren op de campus draagt hier ook aan bij.

Effect verschuiving spits-dal

Verschuiving spits-dal door:	Effect minimum	Effect maximum
Anders roosteren		
Leren op afstand in combinatie met anders roosteren		
Studentenhuisvesting op de campus		
Totaal	**€ 30 mln**	**€ 35 mln**

De Taskforce beveelt aan om de komende jaren vol in te zetten op verschuiving van reiskilometers van spits naar dal door anders te roosteren en meer in te zetten op leren op afstand. De resultaten zullen zichtbaar zijn in het herijkingsonderzoek waarvan de effecten worden verwerkt in het contract per 1 januari 2020. De Taskforce beveelt aan om in de definitie van spits- en daluren ook seizoenspreiding mee te nemen.

De Taskforce beveelt aan om met het openbaar vervoer in overleg te treden teneinde over de periode 2020 tot 2025 nadere afspraken te maken over de verwerking van financiële effecten van aantoonbare verschuivingen in reiziger-kilometers van spits naar dal vanaf 2020, door een aanpassing van de prijs per kilometer. De verschuiving zal per regio verschillen. Daarom zou dit een onderdeel moeten zijn van het overleg aan de regiotafels. Bij een gerealiseerde verschuiving van 20% van de reizigerskilometers uit de (regionale) spits gaat het om een bedrag van €30-35 mln op landelijk niveau.

5.4 Betere benutting gebouwen onderwijsinstellingen

De Taskforce constateert dat onderwijsinstellingen steeds meer op een bedrijfsmatige manier kijken naar de bezetting van hun gebouwen. Sommige onderwijsinstellingen hebben op deze manier de afgelopen jaren al geld op hun begroting vrij kunnen spelen dat in de kwaliteit van onderwijs geïnvesteerd is, anderen kunnen op dat vlak nog een slag maken. Opgemerkt moet worden dat deze mogelijke bedrijfsvoeringswinst direct ten goede komt aan de betreffende onderwijsinstelling, ze lopen niet via de begroting van het ministerie van OCW. Deze bedrijfsvoeringswinst bij onderwijsinstellingen heeft geen effect op de uitgaven aan het contract voor het studentenreisproduct. Het levert onderwijsinstellingen middelen op die ze kunnen investeren in de kwaliteit van het onderwijs, het uiteindelijke doel van de opgave van de Taskforce.
In het onderzoek van Ecorys geven onderwijsinstellingen aan dat de gebouwen met name tussen 9.00-15.00 uur een hoge bezettingsgraad kennen. Na 15.00 uur en zeker na 17.00 uur is er nog veel ruimte in de onderwijsgebouwen. Door die ruimte te benutten, zouden mogelijk gebouwen kunnen worden afgestoten, waarmee onderwijsinstellingen geld vrij kunnen spelen voor investeringen in de kwaliteit van onderwijs.
Zo zal de Hogeschool Utrecht vanaf 2017 een derde van het totale vloeroppervlak afstoten en daarmee substantieel besparen op de huisvestingskosten.

Volgens de NFC index onderwijs[7] bedroegen de totale huisvestingskosten voor wo, hbo en mbo in 2013 €1.014 per student. Dat komt neer op circa €1,1 miljard aan huisvestingskosten voor alle instellingen. De inzet van de Taskforce is erop gericht om de benutting van gebouwen verder te brengen en te versnellen. Indien onderwijsinstellingen hierdoor 5% op de huisvestingskosten zouden besparen, levert dit in totaal €58 mln op dat de betreffende onderwijsinstellingen kunnen investeren in het onderwijs. De Taskforce beveelt aan een 2-jaarlijkse benchmark te ontwikkelen om de bezettingsgraad van gebouwen van onderwijsinstellingen te monitoren en verder te optimaliseren.

Effect betere benutting gebouwen

Huisvestingskosten onderwijsinstellingen	Target besparing 5%
Ca €1,1 mld	€ 58 mln
Totaal	**€ 58 mln**

5.5 Effecten oplossingsrichtingen

Als alle bovengenoemde effecten bij elkaar worden opgeteld en er wordt rekening gehouden met dubbeltellingen, ontstaat het volgende beeld:

Totaal effect oplossingsrichtingen

mln €	minimaal	maximaal
Fiets/E-bike	33	67
Leren op afstand	51	51
Studentenhuisvesting op de campus	-	-
Verschuiving spits-dal	30	35
Correctie voor dubbeltelling tussen oplossingsrichtingen	-3	-6
Subtotaal: Besparing OV-contract	**111**	**147**
5% betere benutting gebouwen	58	58
Totaal: te investeren in onderwijs	**169**	**205**

Uitgesplitst naar onderwijssoort is het beeld als volgt:

Totaal effect oplossingsrichtingen per onderwijssoort

mln €		minimaal	maximaal
Fiets/E-bike	totaal	33	67
	wo	8	16
	hbo	14	28
	mbo	11	23
Leren op afstand	totaal	51	51
	wo	4	4
	hbo	33	33
	mbo	14	14
Verschuiving spits-dal	totaal	30	35
	wo	9	10
	hbo	14	17
	mbo	7	8
Correctie voor dubbeltelling tussen oplossingsrichtingen		-3	-6
Subtotaal: Besparing OV- contract		**111**	**147**
	wo		28
	hbo		75
	mbo		44
5% betere benutting gebouwen		58	58
Totaal: te investeren in onderwijs		**169**	**205**

[7] NFC Jaarbericht Onderwijs 2013

De indicatieve berekeningen hebben als uitkomst een besparing tussen €111 mln en €147 mln op de uitgaven aan het contract voor het studentenreisproduct.
Inclusief de opbrengsten voor onderwijsinstellingen door betere benutting van gebouwen, resulteert dit in een bedrag van €169-€205 miljoen extra te investeren in het onderwijs.



Bron: RET

6

Voorstel vervolgaanpak en aanbevelingen



Bron: Beter Benutten Valleilijn, Klamer & Staal

De maatregelen die de Taskforce voorstelt moeten tot effecten leiden in 2025. Dat ligt nog ver weg, immers als we tien jaar terugkijken, dan is er heel veel veranderd.
We hebben dus even de tijd om de maatregelen uit te werken. In dit hoofdstuk geven we aan hoe dat opgepakt kan worden door de verschillende partijen en tot welke aanbevelingen dat leidt.

6.1 Algemeen

In de Taskforce hebben de studentenorganisaties en de OV-bedrijven aangegeven veel belang te hechten aan de OV-studentenkaart in z'n huidige vorm. Ook de bezochte onderwijsinstellingen hechten aan de kaart om de bereikbaarheid van de instelling en stageplekken te garanderen. In verschillende contacten zijn suggesties naar voren gebracht om de condities van de OV-studentenkaart aan te passen, bijvoorbeeld korte ritten voor eigen rekening van de student, eigen bijdrage voor reizen in de spits, beperking reisrecht tot aantal maanden in het jaar of tot een aantal dagen per maand. Gezien de taakopdracht van de Taskforce zijn deze alternatieve oplossingen niet in het rapport meegenomen.
De Taskforce beveelt aan dat de OV-studentenkaart in z'n huidige vorm behouden blijft, maar realiseert zich tegelijkertijd dat de doelstelling van maximering van de uitgaven aan het contract voor het studentenreisproduct op €750 mln in 2025 getoetst zal worden. Stabilisering is het uitgangspunt, niet bezuinigen om het bezuinigen, maar om middelen vrij te spelen om te intensiveren in de kwaliteit van onderwijs.
Studenten kunnen met behoud van de OV-studentenkaart in de huidige vorm worden aangemoedigd om de spits te mijden. Hiermee zijn reeds goede ervaringen opgedaan in de Beter Benutten-pilots in de regio's. Het is van groot belang dat er ruimte is om dergelijke pilots voort te zetten en nieuwe pilots te starten. Hierbij dienen de regiotafels te worden betrokken.
De Taskforce benadrukt dat de stabiliteit van het vervoerscontract van de OV-studentenkaart in de toekomst alleen gegarandeerd wordt als onderwijsinstellingen zich actiever op gaan stellen in het vraagstuk van mobiliteit. Zij zijn essentieel in het bereiken van de doelstellingen.

Aanbeveling 1: Behoud de OV-studentenkaart in z'n huidige vorm. Het evaluatiemoment is 2025, waarin bepaald wordt of de maatregelen gepresenteerd door de Taskforce hun beoogde uitwerking hebben.

6.2 Onderwijsinstellingen en het ministerie van OCW

De maatregelen die de Taskforce voorstelt hebben in belangrijke mate overeenkomsten met maatregelen gericht op duurzaamheid en energiebesparing. Uit onderzoek[8] blijkt dat het grootste aandeel (60-80%) van de CO_2 footprint van een onderwijsinstelling bestaat uit mobiliteit van studenten en medewerkers. Het verminderen of vergroenen van de reizigerskilometers van studenten levert winst op, zowel voor de kosten van het contract van de OV-studentenkaart als voor het milieu.
Veel onderwijsinstellingen hebben een actief duurzaamheidsbeleid. Universiteiten, Hogescholen en Academische Ziekenhuizen hebben een convenant Meerjarenafspraken Energie Efficiency (MJA-3) afgesloten. Doel daarvan is om jaarlijks 2% te besparen op energieverbruik. De instellingen gaan vanaf januari 2016 aan de slag om nieuwe plannen op te stellen voor de periode 2017-2020. De Taskforce beveelt aan dat deze plannen ook maatregelen bevatten om de reizigerskilometers van studenten te vergroenen. Het gaat dan om (in ieder geval) de volgende maatregelen:

- Stimuleren van het gebruik van de fiets/E-bike door studenten. De instellingen stellen voldoende (E-)bike stallingslocaties ter beschikking.
- Meer toepassen van Leren op afstand om minder (in de spits) te roosteren.
- Verschuiven hun piek in de bezettingsgraad van de ochtendspits naar meer naar het eind van de dag en/of begin van de avond.

MBO-instellingen hebben een dergelijk convenant Meerjarenafspraken Energie Efficiency nog niet. De Taskforce beveelt aan dat ook de MBO-instellingen een dergelijk convenant met bijbehorende maatregelen afsluit.

Het ministerie van OCW is als opdrachtgever van de Taskforce de verantwoordelijke partij om ervoor te zorgen dat de doelstellingen waarover van de Taskforce dit advies uitbrengt ook daadwerkelijk gehaald worden. OCW heeft er daarom alle belang bij dat de onderwijsinstellingen maatregelen nemen die deze doelstelling dichterbij brengen. Daarom beveelt de Taskforce aan dat OCW onderzoekt of het nuttig is om als partij toe te treden tot de convenanten Meerjarenafspraken EnergieEfficiency voor de Universiteiten, Hogescholen, Academische Ziekenhuizen en het (nieuw af te sluiten) convenant voor het mbo. Alternatief is dat OCW zich via BZK in het

[8] Verkennende studie Smart Education, Marieke Versteijlen Avans Hogeschool in opdracht van SURF sara, augustus 2015

convenant laat vertegenwoordigen om zo de plannen te beoordelen en de voortgang op de uitvoering te bewaken.

Aanbeveling 2: Voeg het criterium OV-studentenmobiliteit toe aan de Meerjarenafspraken Energie Efficiency voor het hoger onderwijs, waarbij het ministerie van OCW en de mbo-instellingen aansluiting zoeken bij de betreffende convenanten.

De Taskforce beveelt aan om op het punt van bezettingsgraad van onderwijsgebouwen een 2-jaarlijkse benchmark uit te voeren, in navolging van de benchmark die in het mbo plaatsvindt. Deze benchmark biedt in ieder geval inzicht in hoe de bezettingsgraad is verdeeld over de dag en maakt onderscheid tussen ingeroosterde en werkelijke bezetting.

Aanbeveling 3: Ontwikkel een benchmark "benutten van gebouwen" voor onderwijsinstellingen.

6.3 Vervoerders

Met name flexibilisering in het aanbod in het streekvervoer zal doorzetten vooral in het voor- en natransport naar de hoofdstromen van het openbaar vervoer. Vooral op de hoofdstromen in het openbaar vervoer moet de inzet van de verschuiving van spits naar dal gericht zijn.

Aanbeveling 4: Richt de inzet op verschuiving van spits naar dal en de vermindering van het aantal kilometers op de hoofdstromen van het openbaar vervoer.

6.4 De ministeries van OCW en IenM

De Taskforce heeft dankbaar gebruik gemaakt van de ervaringen die zijn opgedaan in de pilots Beter Benutten Decentraal Spoor van IenM. Deze samenwerking tussen OCW en IenM zou in de komende jaren moeten worden voortgezet door een gezamenlijk plan van aanpak "Uitwerking maatregelen Taskforce" op te stellen. Bij de totstandkoming van het plan van aanpak worden alle stakeholders geconsulteerd. In het plan van aanpak zou aandacht besteed moeten worden aan:

- De coördinatie. OCW en IenM benoemen gezamenlijk een programma-coördinator om de komende 5 jaar de voortgang op het programma te begeleiden. OCW en IenM maken beiden voldoende capaciteit vrij om een volwaardig programma op te zetten. Zoveel mogelijk zal worden aangesloten bij bestaande instituties en samenwerkingsverbanden.
- Regionale verankering. OCW, IenM en regio's werken samen. (voorbeelden zijn Groningen en Utrecht).
- Voortgangsbewaking. In het overleg tussen IenM en regionale overheden een moment te nemen om knelpunten op uitvoering aan de orde te stellen, in ieder geval in 2020. IenM en OCW treden hierover in overleg.

Aanbeveling 5: zet de samenwerking tussen OCW en IenM voort en kom tot een gezamenlijk plan van aanpak voor de komende jaren.

6.5 Decentrale overheden en IenM

Vervoerders en (regionale) overheden (h)erkennen dat studenten een groot deel van de (spits-)reizigers uitmaken. Dit verschilt sterk per regio. Het aandeel van de studentenkilometers van het totaal varieert afhankelijk van de regio en de periode regio tussen de 30% en 60%. De doelgroep studenten moet daarom meer als aparte doelgroep in het mobiliteitsbeleid meegenomen worden.
De concessies voor het openbaar vervoer zijn belangrijke sturingsinstrumenten om ervoor te zorgen dat in de regio's rekening wordt gehouden met (wijzigingen in) studentenmobiliteit.

- In een marktconsultatie ter voorbereiding op het vaststellen van een bestek voor de aanbesteding van een openbaar vervoer concessie overleggen de overheden met de onderwijsinstellingen uit het beroeps- en hoger onderwijs in de regio over verbetering van de bereikbaarheid van deze instellingen.
- Tussen vervoerders en grote maatschappelijke instellingen die verantwoordelijk zijn voor grote vervoersstromen (waaronder onderwijsinstellingen) zal samenwerking worden gestimuleerd om te komen tot verbeteringen in de bereikbaarheid van deze instellingen. De concessies bieden de ruimte om deze verbeteringen te kunnen doorvoeren.
- In het bestek voor de aanbesteding van een openbaar vervoer concessie wordt aangegeven met welk bedrag vanuit de OV-studentenkaart -gerelateerd aan de betreffende concessie-rekening moet worden gehouden, alsmede van welke (toekomstige) ontwikkeling wordt uitgegaan. De overheden en de vervoerders maken samen afspraken op welke wijze de formulering in de concessies kan worden weergegeven. Verminderde opbrengsten vanuit de OV-studentenkaart voor vervoerders worden niet financieel gecompenseerd.

Aanbeveling 6:
- Neem studenten mee als aparte doelgroep in het mobiliteitsbeleid zoals dat met de aanpak werkgevers, werknemers ook is gebeurd.
- Zorg ervoor dat in de besprekingen over toekomstige concessies afspraken worden gemaakt over hoe om te gaan met studentenmobiliteit.

6.6 Decentrale overheden, Vervoerders, Onderwijsinstellingen

Bereikbaarheidsproblematiek blijkt per regio te verschillen. Daarom is het van belang de goede ervaringen die zijn opgedaan met de regionale structuur van het programma Beter Benutten door te zetten, of in regio's waar deze nog niet bestaat, op te zetten. Hier zitten regionale bestuurders, vervoerders en relevante partners, zoals onderwijsinstellingen en studentenvertegenwoordigers (al dan niet via het ROCOV), aan tafel. Iedere regio moet ruimte houden voor de "couleur locale". Het werkmodel van Groningen en de toekomstige afspraken in Utrecht worden door de Taskforce als zeer goede voorbeelden gezien.

Aanbeveling 7: Sluit aan / maak regionale overleg tafels waar regionale bestuurders verantwoordelijk voor vervoer, vervoerders, onderwijsinstellingen en studentenvertegenwoordigers met elkaar de bereikbaarheid verbeteren.

6.7 Ministerie van OCW en vervoerders

- Het herijken van de vaststelling van het gebruik van het Studenten OV-reisproduct op basis van chipkaartgegevens in plaats van via de huidige methodiek van herijking gebaseerd op (grootschalig) marktonderzoek zal, zodra dit verantwoord mogelijk is, worden ingevoerd (er ontstaat meer duidelijkheid op basis van werkelijke cijfers).
- Met het openbaar vervoer in overleg te treden teneinde over de periode 2020 tot 2025 nadere afspraken te maken over de verwerking van financiële effecten van aantoonbare verschuivingen in reizigerskilometers van spits naar dal vanaf 2020, bijvoorbeeld door een aanpassing van de prijs per kilometer. De verschuiving zal per regio verschillen. Daarom zou dit een onderdeel moeten zijn van het overleg aan de regiotafels. Bij een gerealiseerde verschuiving van 20% van de reizigerskilometers uit de (regionale) spits gaat het om een bedrag van €30-35 mln op landelijk niveau.

Aanbeveling 8: Bij de onderhandelingen over het OV-studentenkaartcontract afspraken maken over:
- gebruik van OV-chipkaartgegevens als basis voor de herijking
- de verwerking van financiële effecten van aantoonbare verschuivingen in reiziger-kilometers van spits naar dal vanaf 2020, bijvoorbeeld door een aanpassing van de prijs per kilometer.

6.8 Ministerie van OCW

De Taskforce is meer dan een jaar actief en merkt dat er beweging is bij onderwijsinstellingen die leidt tot minder gereisde kilometers door studenten met een OV-studentenkaart. De herijking van het OV-studentenkaartcontract per 1-1-2017 is het eerste concrete moment waarop het financiële effect van deze beweging beschikbaar komt. Volgende herijkingsmomenten zijn per 2020 en 2023.
- De Taskforce beveelt aan deze beschikbare middelen vanaf 2017 tot 2025 in te zetten via de convenanten Meerjarenafspraken Energie Efficiency en regionale pilots om deze beweging verder kracht bij te zetten.
  In de samenwerking met IenM in het programma Beter Benutten worden pilots uitgevoerd op het gebied van fietsgebruik, leren op afstand, anders roosteren/beter benutten van gebouwen. De Taskforce geeft aan dat er nog tot 2025 tijd is om nieuwe pilots op te zetten en succesvolle pilots op te schalen en uit te rollen. Een goede probleemanalyse van de OV-knelpunten in een gebied is waardevol gebleken als startpunt van een pilot. Hiervoor is blijvende medewerking van de OV-bedrijven wenselijk.
- Vanaf 2025 worden de middelen structureel toegevoegd aan de lump sum van de onderwijsinstellingen voor de kwaliteit van onderwijs

Aanbeveling 9: Besteed de vrijgekomen middelen als gevolg van deze maatregelen vanaf 2017 tot 2025 aan investeringen in pilots en convenanten Meerjarenafspraken Energie Efficiency. Voeg vanaf 2025 de vrijgekomen middelen toe aan de lump sum voor investeringen in de kwaliteit van het onderwijs.

6.9 Studentenorganisaties en onderwijsinstellingen

De studenten, daar doen we het uiteindelijk allemaal voor. Het behoud van de OV-studentenkaart is heel belangrijk voor de keuzevrijheid van de student in de opleiding die hij wil volgen.
De studenten hebben een groot belang in het behoud van de OV-studentenkaart.
Onderwijsinstellingen kunnen met de maatregelen zoals genoemd in dit rapport bijdragen aan het beter benutten. Het gaat om het verminderen van de kosten aan het openbaar vervoer voor studenten door doelmatiger om te gaan met reiskilometers door verschuiving van spits naar dal, leren op afstand, het vergroenen van studentenreiskilometers en het beter benutten van onderwijsgebouwen.
De studentenorganisaties hebben via medezeggenschapsraden een belangrijke stem bij de onderwijsinstellingen. De studentenorganisaties houden via de medezeggenschapsraden de onderwijsinstellingen scherp, zodat deze maatregelen ook getroffen worden. Daarnaast spelen studenten natuurlijk ook een belangrijke rol om de medestudenten te stimuleren om op korte afstanden te gaan fietsen en zelf het goede voorbeeld te geven.

Aanbeveling 10: Onderwijsinstellingen, studentenorganisaties en de medezeggenschap werken gezamenlijk aan het doelmatiger omgaan met de OV-studentenkaart en het beter benutten van de gebouwen van de onderwijsinstellingen.

Literatuurlijst

EP-Nuffic (2015). *Internationalisering in beeld 2015.*

Kiewiet, M., Otten, H. Trooster, W.J. (augustus 2015). *Opbrengst gericht werken in vier eBOT pilots. Onderzoek naar begeleide onderwijstijd en ict-gebruik in relatie tot de kwaliteit van het onderwijs.* Deltion College, Windesheim.

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (juli 2015). *De waarde(n) van weten. Strategische Agenda Hoger Onderwijs en Onderzoek 2015-2025.*

NFC index Coöperatie (2014). *NFC Jaarbericht Onderwijs 2013.*

Panteia / Significance (juli 2013). *Onderzoek Studentenkaart 2012/2013.*

Panteia (30 oktober 2015). *Memo Reisgedrag studenten op korte ritten.*

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (2014). *MJA-Sectorrapport 2014 Wetenschappelijk onderwijs.*

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (2014). *MJA-Sectorrapport 2014 Hoger beroepsonderwijs.*
Staatscourant (13 november 2014). *Instellingsbesluit Taskforce beter benutten onderwijs en openbaar vervoer.* Nr. 32128.

Versteijlen, Marieke (augustus 2015). *Verkennende studie Smart Education.* Avans Hogeschool en SURF.

www.slimstuderenslimreizen.wikispaces.com

Bijlage 1 Overzicht gesprekspartners

Zwolle

- Marc Otto (lid College van Bestuur Deltion College)
- Erna Daling (directeur Facilitair Bedrijf, Huisvesting & ICT Deltion College)
- Jacob Schaap (voorzitter College van Bestuur Viaa)
- Coby Zandbergen (voorzitter College van Bestuur Cibap Vakschool voor verbeelding)
- Jan Brink (wethouder onderwijs gemeente Zwolle)
- Dave Hendriks (adviseur / projectleider Spoorwegprojecten – Vechtdallijnen provincie Overijssel)
- Björn Edelenbos, (adviseur OV provincie Overijssel)

Groningen

- Henk Brink (Regio Groningen-Assen, Provincie Drenthe)
- Paul de Rook (gemeente Groningen)
- Han de Ruiter (Hanzehogeschool)
- Wim van de Pol (Noorderpoort)
- Wim Moes (Alfa-college)
- Jan de Jeu (RUG)
- Tjisse Stelpstra (GSG)
- Peter Boon (CSG)
- Thomas Faber (Groningen Bereikbaar)
- Jan van Selm (OV-bureau Groningen/Drenthe)
- Hans Vooges (OV-bureau Groningen/Drenthe)
- Kees Anker (Regio Groningen-Assen)
- Paulien van Noort (Groningen Bereikbaar)

Valleilijn (Amersfoort-Ede/Wageningen)

- Christian Evers (Goudappel Coffeng)

Amsterdam

- Bernadette Langius (lid CvB VU)
- Els van Haasen (VU, manager Services Facilitaire campusorganisatie)
- Erna Klein Ikkink (VU, directeur student- en onderwijszaken)
- Renny Kootstra (projectmanager Beter Benutten Zuidas)
- Joris Kurk (Programmamanager Green Business Club)
- Eline Kik (Programmamanager Green Business Club)
- Nico van Paridon (hoofd Openbaar Vervoer, Stadsregio Amsterdam)
- Alexandra van Huffelen (Algemeen directeur GVB)

Utrecht

- Anton Pijpers (vice voorzitter College van Bestuur Universiteit Utrecht)
- Leon van de Zande (directeur Onderwijs en Onderzoek Universiteit Utrecht)
- Jan Bogerd (lid College van Bestuur Hogeschool Utrecht)
- Marcel Laks (Chief Logistic Officer Hogeschool Utrecht)
- John Reuvers (Procesmanager Plannen & Roosteren Hogeschool Utrecht)
- Mirjam van Velthuizen-Lormans (lid College van Bestuur UMCU en trekker van de Alliantie Bereikbaarheid)
- Marjan Mol (directeur Facilitair bedrijf UMCU)
- Harold van Rijen (Hoogleraar Innovatieve leervormen in het Biomedisch onderwijs Education)
- Cécile Cappetti (Programmamanager Onbegrensd leren)
- Rianne Bouwmeester (Programma Onbegrensd leren)
- Floris de Gelder (Directeur Utrecht Science Park)
- Derk Dohle (Senior beleidsmedewerker afdeling Mobiliteit, Economie en Cultuur Provincie Utrecht)
- Jeroen Golstein (beleidsadviseur OV Bestuur Regio Utrecht)
- Jan Hollander (klantmanager Qbuzz)

Den Haag

- Jan Lintsen (lid CvB Haagse Hogeschool)

Rotterdam

- Bart Straatman (lid College van Bestuur Erasmus Universiteit Rotterdam)
- Ron Bormans (voorzitter College van Bestuur Hogeschool Rotterdam)
- Robert Boshouwers (Verkeersonderneming)
- Pedro Peters (Directeur RET)

Arnhem/Nijmegen

- Conny Bieze (Gedeputeerde provincie Gelderland)
- Wilma de Koning (voorzitter College van Bestuur Radboud universiteit Nijmegen)
- Ine van de Heuvel (hoofd afdeling Marktverkenning, Strategie en Ontwikkeling RUN)
- Frank Stöteler (lid College van Bestuur Hogeschool Arnhem-Nijmegen)
- Henk Stomphorst (directeur Service Bedrijf HAN)
- Maarten Panhuijsen (Senior beleidsmedewerker HAN)
- Daniël Walsh (Teamleider roostering Arnhem HAN)
- Jan-Bert Rijnberk (Teamleider roostering Nijmegen HAN)
- Minze Walvius (projectontwikkelaar in mobiliteit en bereikbaarheid, Advier)

Eindhoven
- Karen Ali (Directeur Onderwijs en Studenten Service Centrum TU/e)
- Maartje Hoop (Medewerker Onderwijs en Studenten Service Centrum TU/e)
- Tim Wille (Mobiliteitsregisseur, Brabant Mobiliteitsnetwerk)
- Pierre Gorissen (beleidsmedewerker dienst Onderwijs en Onderzoek Fontys Hogescholen)
- Ronald Timmermans (beleidsmedewerker dienst Huisvesting & Facilitaire zaken Fontys Hogescholen)
- Jean Jamin (adviseur dienst Onderwijs en Onderzoek Fontys Hogescholen)
- Frederiek van der Ploeg (secretaris College van Bestuur Summa College)
- Jolanda Smit (Mobiliteitsmanager, Brabant Mobiliteitsnetwerk)

Maastricht
- Martin Paul (voorzitter College van Bestuur Universiteit Maastricht)
- Erik Klekamp (directeur Facilitaire Dienst Universiteit Maastricht)
- Pascal Breuls (directeur a.i. Studenten Service Centrum Universiteit Maastricht)
- Ton Meijvogel (projectmanager aanbesteding openbaar vervoer provincie Limburg)
- Katya Ivanova (Programmamanager Maastricht Bereikbaar)

Twente
- Remco Meijerink (lid CvB ROC Twente)
- Jan Ooms (directeur Facilitaire Zaken, Huisvesting & ICT ROC Twente)
- Bas Lieferink (Syntus)
- Wim Boomkamp (voorzitter CvB Saxion)
- Peter van Dam (directeur academie techniek Saxion)
- Jos Tijsmans (directeur facilitair bedrijf Saxion)
- Wichers Schreurs (directeur huisvesting Saxion)

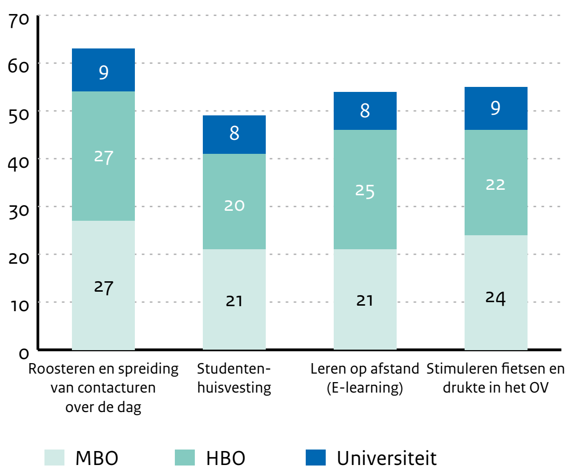
Deelnemers bijeenkomst landelijke potentie oplossingsrichtingen 18 september 2015
- Cees Dijkhuizen (Programmamanager mobiliteit gemeente Zwolle)
- Jan-Derk van 't Rot (Maastricht Bereikbaar)
- Ton Spaargaren (Provincie Gelderland)
- Herman Sinnema (Provincie Groningen)
- Adem Çankaya (Verkeersonderneming Rotterdam)
- Anne Griffioen (Verkeersonderneming Rotterdam)
- Desirée Valten (Slimstuderenslimreizen)
- Derck Buitendijk (Berenschot)
- Thomas Wesselink (Berenschot)
- Marco Martens (Ministerie van IenM)
- Ploni Slegers (Ministerie van IenM)

Overige
- Alexandra den Heijer (universitair hoofddocent Vastgoedbeheer & Ontwikkeling, Faculteit Bouwkunde, TU Delft)
- Henk Dekker (Centre for Education and Learning),
- Jasper Meeuwissen (Centre for Education and Learning)
- Thom de Graaf (voorzitter Vereniging Hogescholen)
- Cornelis Geldof (coördinator financiën & governance Vereniging Hogescholen)
- Karl Dittrich (voorzitter VSNU)
- Daphne Smeets (domeinleider Financiën VSNU)
- Simone de Bruijn (beleidsadviseur VSNU)
- Jan van Zijl (voorzitter MBO Raad)
- Pierre Veelenturf (Beleidsadviseur bekostiging MBO Raad)
- Roger van Boxtel (president directeur NS)
- Harold Teunissen (Afdelingshoofd Virtualisation, Mobility and Security Services SURFnet)
- Willem van Ansem (directeur Colliers International Corporate Solutions)
- Reinout van Brakel (senior consultant Onderwijs & Cultuur, Ecorys)
- Jeroen Kleingeld (senior consultant Social Economics, Ecorys)
- Arvid Toes (consultant Transport en Mobiliteit, Ecorys)
- Bert Schepers (Panteia)
- Gerben Zwart (Panteia)

Overleggen/optredens
- OV Congres
- IPO
- Mobiliteitspoort
- VSNU stuurgroep Governance & Financiën
- Bestuurlijk ontbijt Groningen
- Inspiratiesessies Slimstuderenslimreizen:
  - 1 juli 2014: verkenning probleem en mogelijke oplossingsrichtingen
  - 9 oktober 2014: thema afstandsleren
  - 17 december 2014: thema OV
  - 30 juni 2015: thema diverse oplossingsrichtingen
  - 21 september 2015: thema Zuidas (voor betrokken scholen op de Zuidas)

Bijlage 2 Eindrapportage onderzoek Ecorys

Respons
77 respondenten namen deel aan de telefonische enquête.
Zij vertegenwoordigen 63 verschillende instellingen en meer dan 250.000 leerlingen.



Aantal respondenten per onderwerp en onderwijssoort.

- Bij enkele thema’s zijn verschillen gevonden tussen de onderwijssoorten.
- Als er significante verschillen zijn, is dit in een aparte figuur weergegeven.
- Voor elk van de vier onderwerpen is vooraf gevraagd of men de vragen kon beantwoorden.
- Bij enkele instellingen zijn meerdere personen geïnterviewd.
- Alle gesproken personen hebben beleids-, en of staffuncties exclusief een aantal roostermakers.

Respons instellingen naar onderwijssoort geografisch



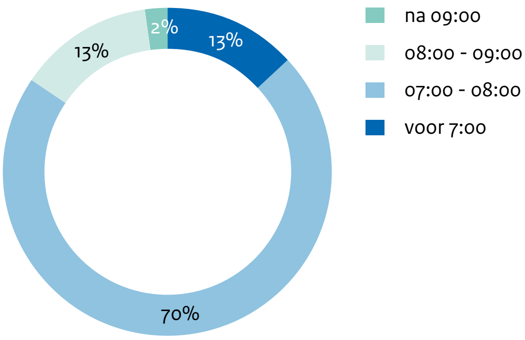
- De respons is gelijkmatig verdeeld over heel Nederland.
- Zowel mbo, hbo en universiteit zijn goed vertegenwoordigd.
- De respons per onderwijssoort is:
  - Mbo; 34%
  - Hbo; 64%
  - Wo; 61%.

Deel 1 Roosters

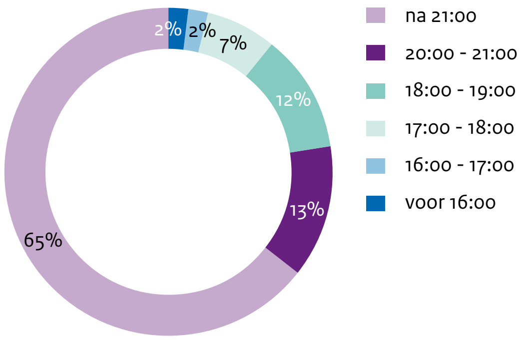


Openings- en sluitingstijden van gebouwen 1

Gebouwen gaan open tussen 07.00 en 08.00.
Gebouwen sluiten na 21.00.



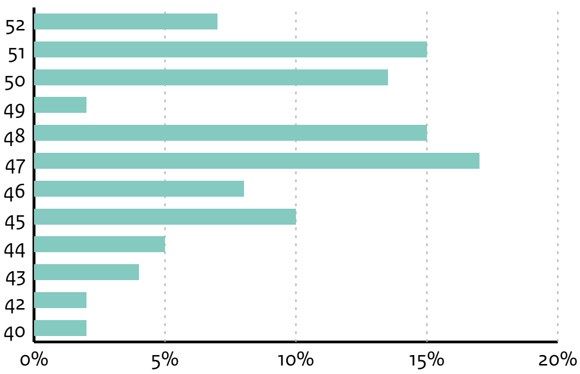
Wanneer gaat tijdens onderwijsweken de vestiging open?



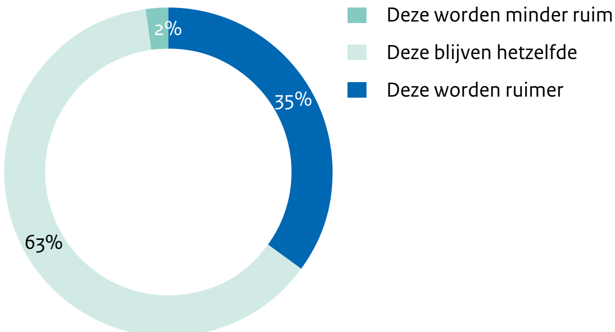
Wanneer sluit gemiddeld genomen uw vestiging tijdens onderwijsweken?

Openings- en sluitingstijden van gebouwen 2

Een derde verwacht dat de openingstijden ruimer worden.
Gemiddeld zijn gebouwen 48 weken per jaar open.



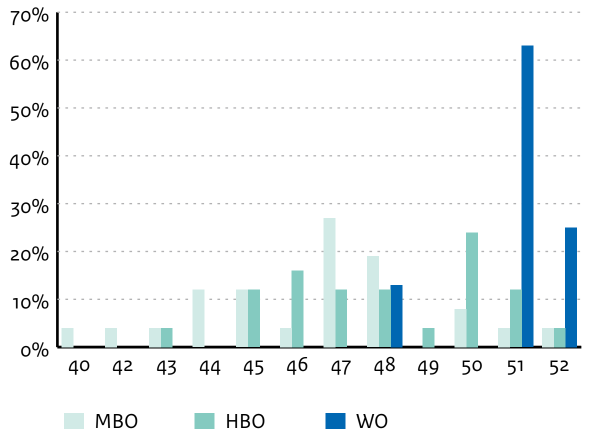
Hoeveel weken per jaar is uw vestiging geopend?



Wat is de verwachte ontwikkeling in openingstijden de komende vijf jaar?

Wo instellingen zijn langer open dan mbo en hbo instellingen

Wo instellingen zijn gemiddeld 51 weken open, hbo 48 en mbo 47.

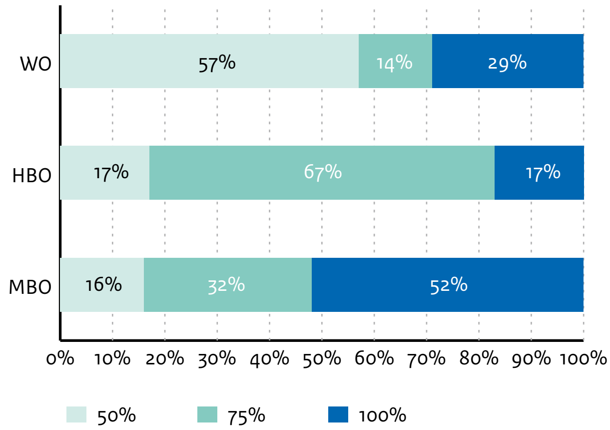


Hoeveel weken per jaar is uw vestiging geopend?

- Bijna alle universiteiten zijn vrijwel het hele jaar open.
- Meer dan de helft van de mbo instellingen zijn minder 48 weken per jaar open.

Bezettingsgraad van 09.00 -11.00

Op het mbo heeft meer dan de helft van de instellingen van 09.00-11.00 een bezettingsgraad van 100%.

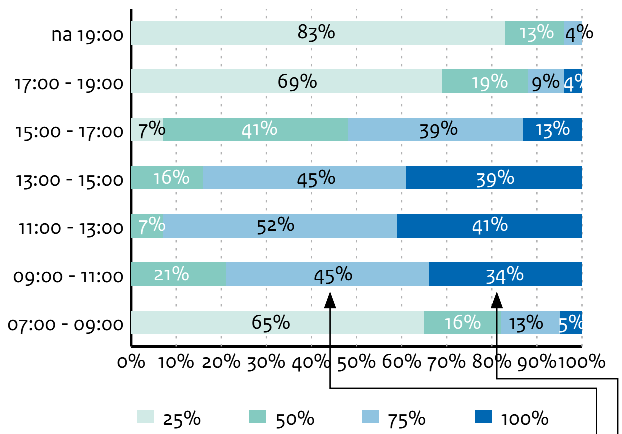


Bezettingsgraad van 09.00 – 11.00 naar onderwijssoort.

- Alleen in het tijdvak 09.00-11.00 zijn significante verschillen gevonden.

Bezettingsgraad gebouwen

De bezettingsgraad is het hoogst tussen 09.00 en 15.00.



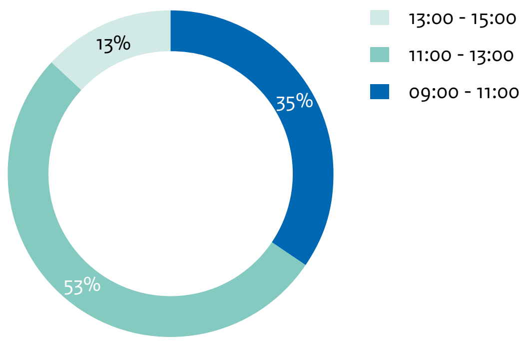
Kunt u een inschatting maken van de gemiddelde bezettingsgraad over de week heen per tijdvak?

Toelichting bij de figuur:

- Bij 45% van de instellingen is de bezettingsgraad 75%.
- In het tijdvak 09.00-11.00 is bij 34% van de instellingen de bezettingsgraad 100%.

Contactonderwijs

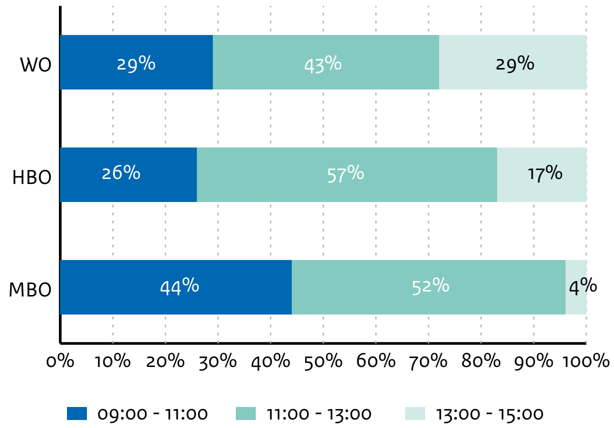
Het meeste contactonderwijs vindt plaats tussen 09.00 en 13.00.



In welk tijdvak vindt het meeste contactonderwijs plaats?

Contactonderwijs naar onderwijssoort

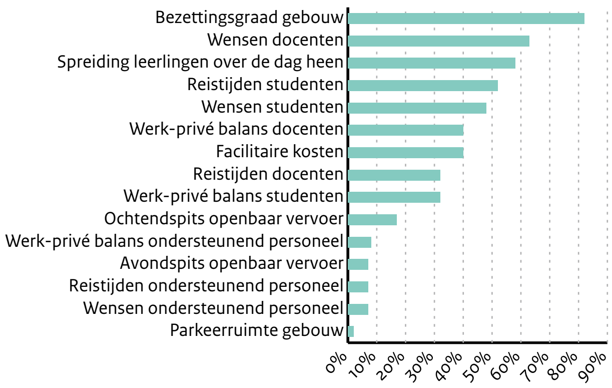
Vooral bij het mbo ligt het zwaartepunt van het contactonderwijs tussen 09.00-11.00.



In welk tijdvak vindt het meeste contactonderwijs plaats?

Overwegingen roosters maken

'Bezettingsgraad gebouw' en 'wensen docenten' zijn de belangrijkste overwegingen bij het maken van de roosters.

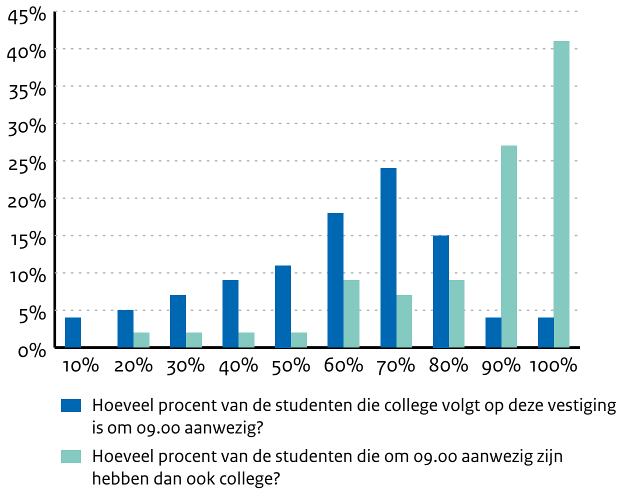


Waarbij houdt u rekening mee bij het maken van de roosters?

- De drukte in de ochtend- en avondspits is nauwelijks een overweging bij het maken van de roosters.
- Gemiddeld gaven instellingen 5 antwoorden op deze vraag.

Aanwezigheid en activiteit van studenten aanwezig om 09.00

Gemiddeld is 60% om 09.00 uur aanwezig.
Van die 60% heeft gemiddeld 90% ook college om 09.00.



- Met andere woorden; 54% (90% van 60%) van alle leerlingen is om 09.00 op de vestiging om college te volgen.

Inschatting verandering roosteren, bezettingsgraad en spreiding over 10 jaar

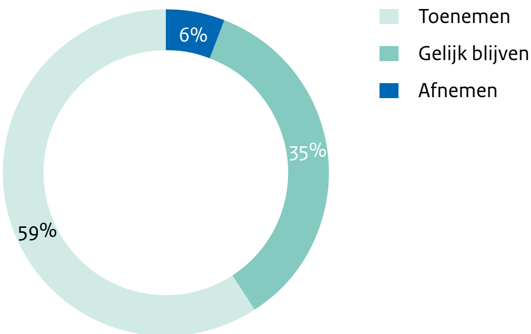
Antwoord	Aantal keer geantwoord
MBO	
Er gaat weinig tot niets veranderen	10
Evenwichtiger, ochtend, middag en avondonderwijs	7
Mogelijk meer afstandsonderwijs	4
Meer E-learning, minder klassikaal, meer veldwerk	4
Meer student gestuurd	2
Slimmere bezetting van gebouwen	2
HBO	
Meer E-learning, minder klassikaal	7
Spreiding gaat verbeteren/ vermeerderen, naar avonden en weekenden	6
Meer blended learning	5
Er gaat weinig tot niets veranderen	5
Meer student gestuurd, individueel onderwijs en contacturen op afspraak	3
Slimmere bezetting van gebouwen	3
Meer groepswerk	2
WO	
Meer E-learning	5
Meer spreiding	2
Avondonderwijs gaat toenemen	2

Deel 2 Studentenhuisvesting



Aanwezigheid campus

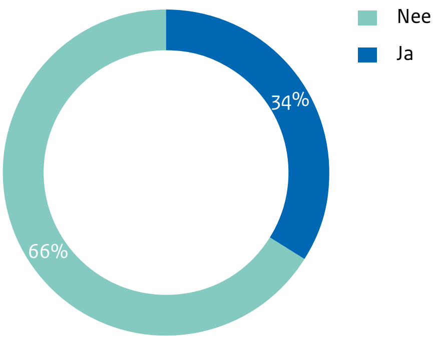
36% van de instellingen heeft een campus op loopafstand, daarvan verwacht 59% dat het aantal units zal toenemen. Van de instellingen die geen campus hebben, heeft 7% plannen er binnen 5 jaar een te bouwen.



Naar uw inschatting, zal het aantal woonunits de komende 5 jaar juist toenemen of afnemen?

Beleid rondom studentenhuisvesting

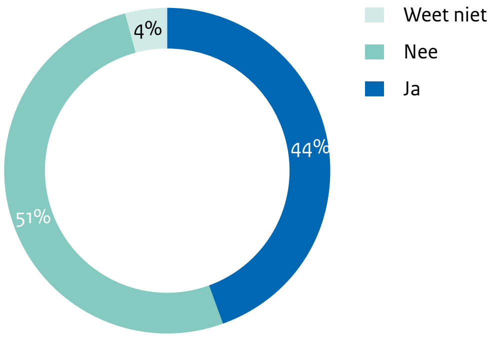
34% is actief betrokken bij huisvesting van NL studenten.



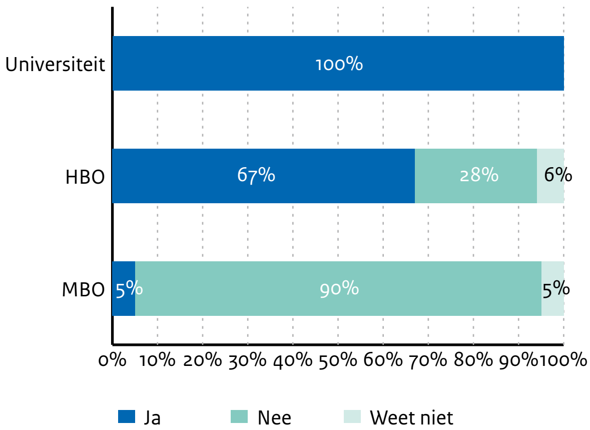
Is uw vestiging actief betrokken bij de huisvesting van Nederlandse studenten?

Beleid voor internationale studenten

44% heeft specifiek beleid voor internationale studenten. Alle wo instellingen hebben specifiek beleid.



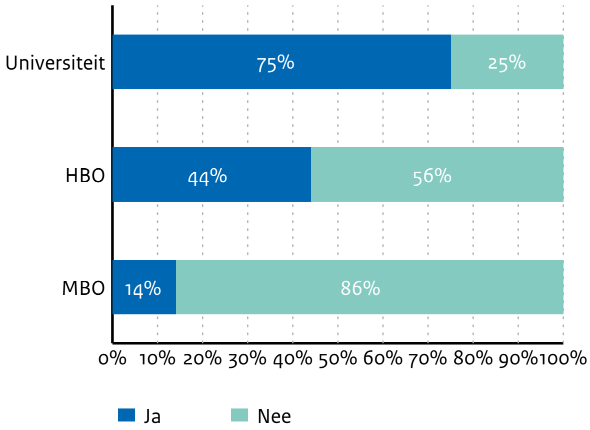
Is er specifiek beleid voor huisvesting van internationale studenten?



Is er specifiek beleid voor huisvesting van internationale studenten? (naar onderwijssoort)

Campus op loopafstand en huisvesting int. studenten naar onderwijssoort

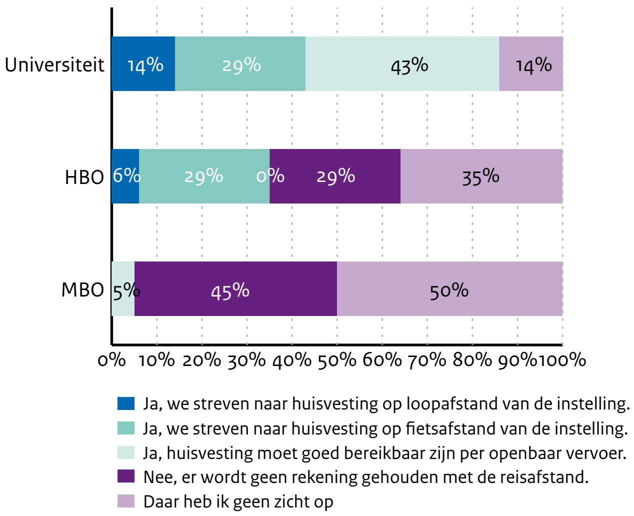
75% van de universiteiten heeft een campus op loopafstand



Heeft de vestiging een campus op loopafstand waar studenten kunnen wonen?

Studenten huisvesting en reisafstand naar onderwijssoort

Op het mbo is huisvesting geen onderwerp en leeft reisafstand ook veel minder dan bij hbo/wo instellingen.



Wordt er bij de studentenhuisvesting rekening gehouden met de reisafstand en/of wijze van vervoer?

Inschatting verandering studenten- huisvesting over 10 jaar (gesprek met Ardin Mourik, directeur Kences)

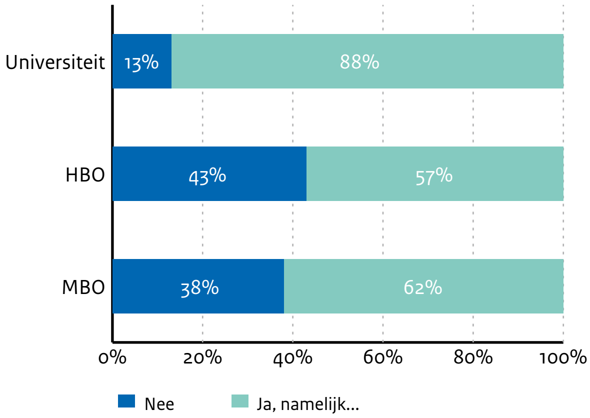
- Studentenhuisvesting gefaciliteerd door corporaties zal in de toekomst een meer sober karakter krijgen dan de huidige bouw. De huidige woningen zijn relatief duur.
- Men sorteert nu al voor op de verwachte krimp in het aantal studenten vanaf 2023, waardoor men kritisch kijkt naar nieuwe projecten.
- Tegelijkertijd is er groei in het hogere segment, aangeboden door marktpartijen. Deze richten zich op de meer vermogende Nederlandse student en vooral de buitenlandse (exchange) studenten.
- Op dit moment is huisvesting voor studenten op mbo nog nauwelijks aan de orde. Door schaalvergroting en het afstoten van niet-rendabele vestigingen zal de reisafstand voor mbo studenten echter steeds groter worden, waardoor studenten-huisvesting ook voor mbo studenten meer relevant wordt.

Deel 3 Onderwijs op afstand



Onderwijs op afstand

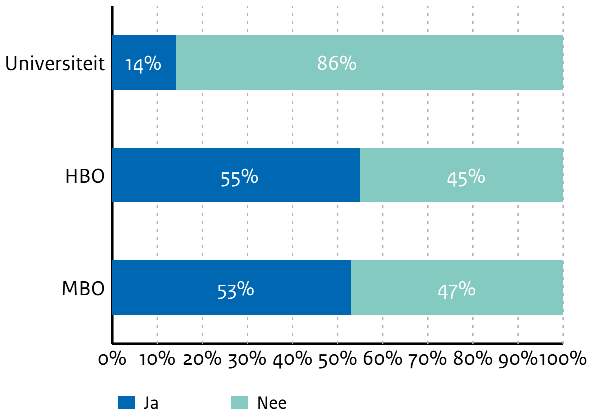
88% v/d wo instellingen maakt gebruik van onderwijs op afstand. Voor mbo en hbo ligt dit een stuk lager (62% / 57%)



Vindt er op uw vestiging onderwijs op afstand plaats?

Onderwijs op afstand en een dag minder onderwijs

Ruim de helft van mbo en hbo instellingen denkt dat studenten met onderwijs op afstand met een dag minder contactonderwijs af kunnen.

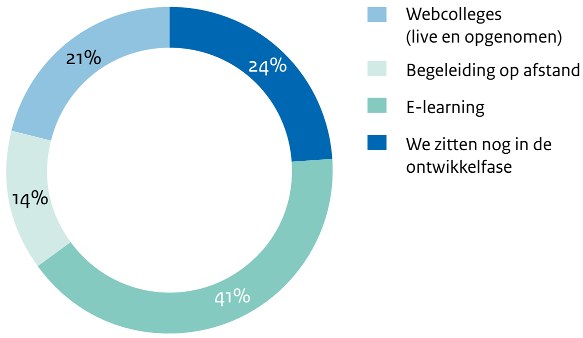


Denkt u dat met onderwijs op afstand studenten met een dag minder contactonderwijs af zouden kunnen?

- Voor universiteiten is dat percentage een stuk lager, slechts 14%.

Soorten onderwijs op afstand

Veel instellingen zitten nog in de ontwikkelfase of doen aan 'e-learning'.



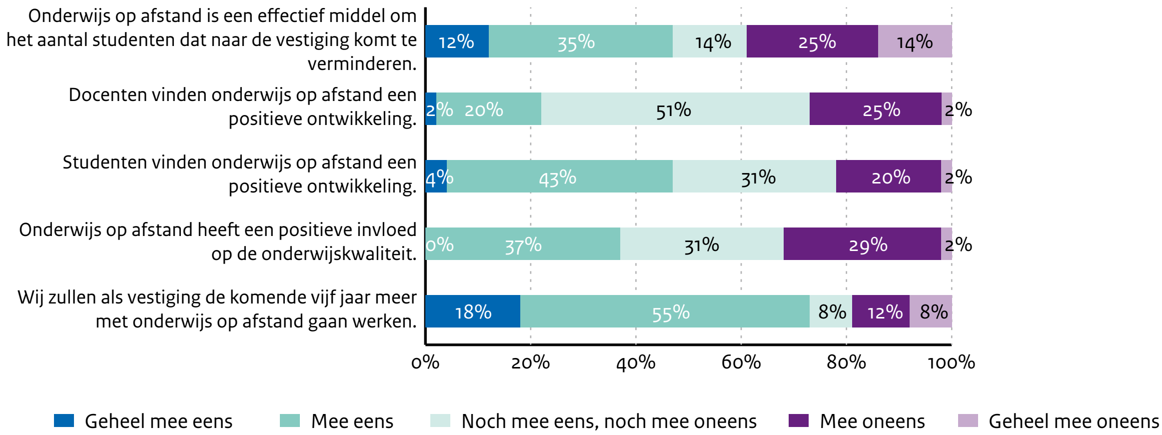
Wat voor soort(en) onderwijs op afstand biedt u aan? (Open antwoorden gecodeerd.)

Enkele toelichtingen over onderwijs op afstand:

- "We hebben net een MOOC georganiseerd" (Massive Open Online College.)
- "Wij gebruiken het alleen voor begeleiding op afstand."
- "...blendend learning, maar op beperkte schaal.'
- "Colleges worden opgenomen zodat studenten die later terug kunnen kijken."

Stellingen onderwijs op afstand

Onderwijs op afstand wordt kritisch bekeken door afnemers.



Inschatting verandering onderwijs op afstand over 10 jaar

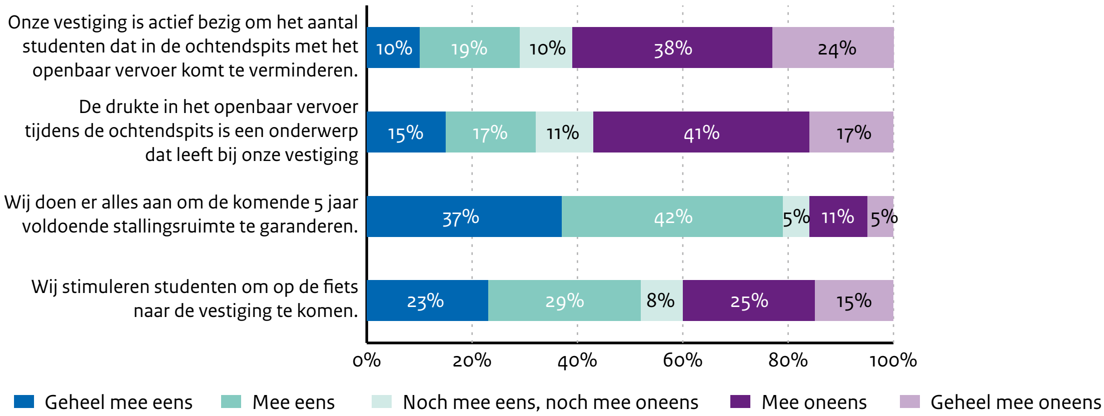
Antwoord	Aantal keer geantwoord
MBO	
Leren op afstand zal toenemen, de virtuele omgeving gaat belangrijker worden	14
Er zal weinig tot niets gaan veranderen	4
Leren op afstand zal toenemen, maar het blijft een aanvulling	2
Meer digitale ondersteuning	2
HBO	
Leren op afstand zal toenemen, de virtuele omgeving gaat belangrijker worden	13
Leren op afstand zal toenemen, maar het blijft een aanvulling	7
Er zal weinig tot niets gaan veranderen	2
De campus wordt meer een ontmoetingsplaats	2
WO	
Leren op afstand zal toenemen, de virtuele omgeving gaat belangrijker worden	3
Leren op afstand zal toenemen, maar het blijft een aanvulling	3
Zal toenemen met blended learning, ook op de campus	2

Stimuleren van fietsen en drukte in het OV



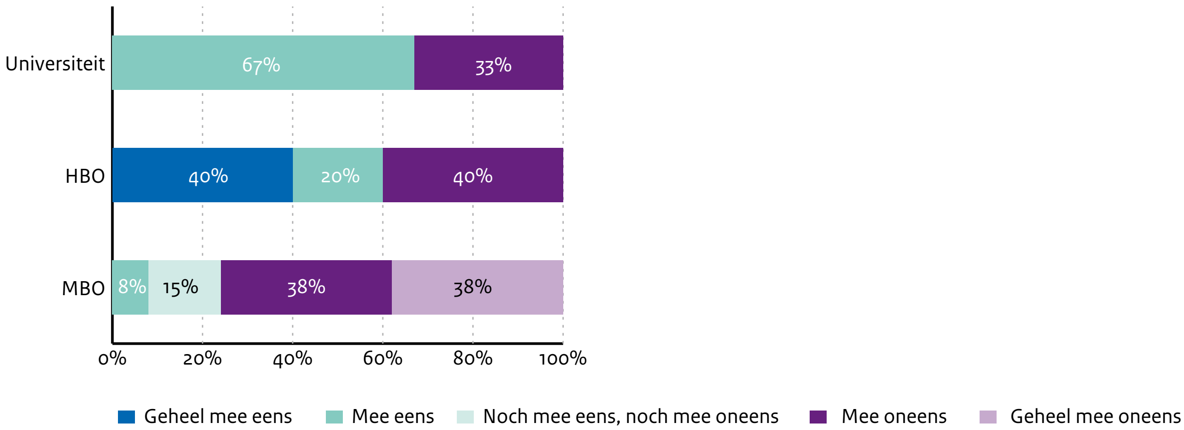
Stellingen drukte in OV en fietsen

Drukte in het OV is voor veel instellingen geen issue.
Voldoende stallingsruimte en stimuleren fietsen leeft meer.



Beleid rondom studenten in de spits naar onderwijssoort

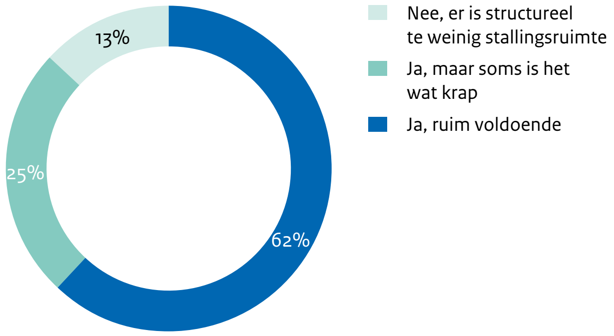
Mbo instellingen zijn veel minder bezig met het aantal studenten dat in de spits reist dan hbo/wo instellingen.



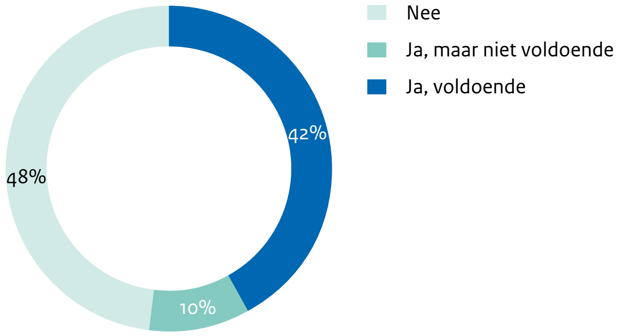
Onze vestiging is actief bezig om het aantal studenten dat in de ochtendspits met het openbaar vervoer komt te verminderen.

Stallingsruimte en oplaadpunten voor (e-)bikes en (e-)bromfietsen

Ruim een derde heeft (veel) te weinig stallingsruimte.
42% van de instellingen heeft voldoende oplaadpunten.



Is er op dit moment voldoende stallingsruimte voor fietsen?



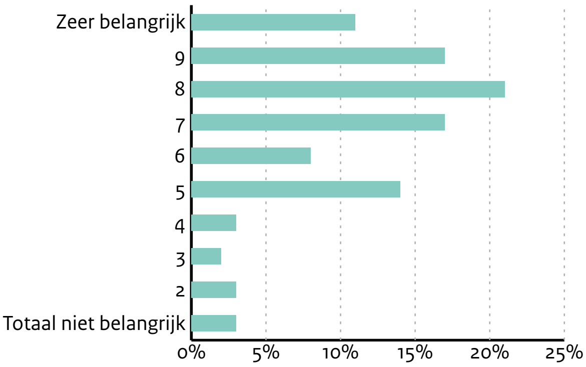
Heeft uw vestiging voldoende oplaadpunten voor e-bikes en e-bromfietsen?

Verandering manier waarop studenten naar vestiging komen over 10 jaar

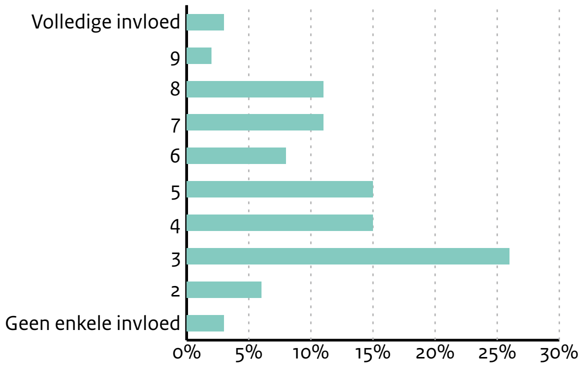
Antwoord	Aantal keer geantwoord
MBO	
Meer gebruik van elektrische fietsen/ elektrische voertuigen	7
Er gaat weinig tot niets veranderen	6
Meer met het OV / OV gaat zich verder ontwikkelen	3
Meer met de auto	2
OV problematiek gaat toenemen, dus meer met de fiets of ebike	1
HBO	
Er gaat weinig tot niets veranderen	7
Meer gebruik van elektrische fietsen / elektrische voertuigen	5
Meer met de fiets	3
Minder met het OV	3
Meer met het OV	3
Minder naar school, leren op afstand	2
WO	
Er gaat weinig tot niets veranderen	5
Meer met de fiets	4
Meer gebruik van elektrische fietsen / elektrische voertuigen	2
Meer met het OV	2
Minder met het OV	1

Belang OV-kaart en gepercipieerde invloed op reisgedrag

Het belang van de OV-kaart voor instellingen is 7 uit 10.
De invloed op het reisgedrag ervaart men als 5 uit 10.



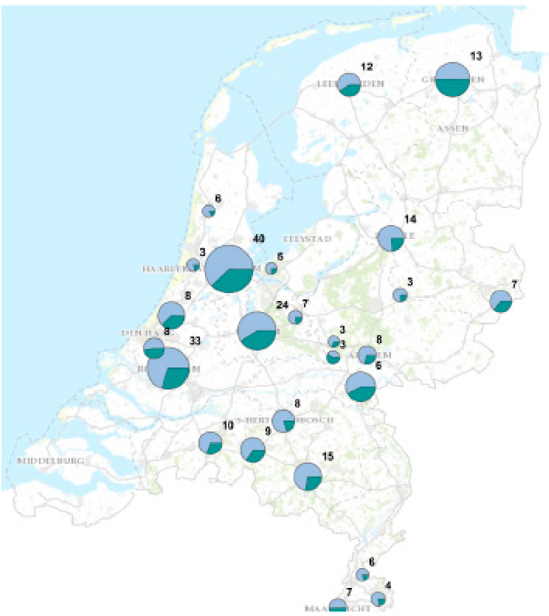
Op een schaal van 0 tot 10, hoe belangrijk is het voor uw vestiging dat alle studenten over een ov-kaart beschikken?



Op een schaal van 0 tot 10, in welke mate kunt u als onderwijs instelling het reisgedrag van studenten beïnvloeden?

- 49% van de instellingen vindt de OV-kaart zeer belangrijk (8 of meer)
- Slechts 8% vindt het helemaal niet belang dat alle studenten over een Ov-kaart beschikken.
- Er zijn geen verschillen gevonden tussen de onderwijssoorten.
- Ruim een derde van de instellingen denkt het reisgedrag van studenten helemaal niet te kunnen beïnvloeden.

Visualisatie in- en uitwonende studenten



De kaart geeft een selectie weer van plaatsen met meer dan 5000 studenten.

Over de taartdiagram:
Groen is uitwonend
Blauw is thuiswonend.

Resumerend 1

- Gebouwen gaan open tussen 07.00 en 08.00.
- Gebouwen sluiten na 21.00.
- Een derde verwacht dat de openingstijden ruimer worden.
- Gemiddeld zijn gebouwen 48 weken per jaar open.
- Wo instellingen zijn gemiddeld 51 weken open, hbo 48 en mbo 47.
- De bezettingsgraad is het hoogst tussen 09.00 en 15.00.
- Op het mbo heeft meer dan de helft van de instellingen van 09.00-11.00 een bezettingsgraad van 100%.
- Het meeste contactonderwijs vindt plaats tussen 09.00 en 13.00.
- Vooral bij mbo opleidingen ligt het zwaartepunt van het contactonderwijs van 09.00-11.00.
- 'Bezettingsgraad gebouw' en 'wensen docenten' zijn de belangrijkste overwegingen bij het maken van de roosters.
- Gemiddeld is 60% om 09.00 uur aanwezig.
- Van die 60% heeft gemiddeld 90% ook college om 09.00.

Resumerend 2

- 36% van de instellingen heeft een campus op loopafstand,
- daarvan verwacht 59% dat het aantal units zal toenemen.
- Van de instellingen die geen campus hebben, heeft 7% plannen er binnen 5 jaar een te bouwen.
- 34% is actief betrokken bij huisvesting van NL studenten.
- 44% heeft specifiek beleid voor internationale studenten.
- 75% van de universiteiten heeft een campus op loopafstand en allen hebben ze beleid voor huisvesting van int. studenten.
- Op het mbo is huisvesting geen onderwerp en leeft reisafstand ook veel minder dan bij hbo/wo instellingen.

Resumerend 3

- 88% v/d wo instellingen maakt gebruik van onderwijs op afstand.
- Ruim de helft van mbo en hbo instellingen denkt dat studenten met onderwijs op afstand met een dag minder contactonderwijs af kunnen.
- Onderwijs op afstand: veel instellingen zitten nog in de ontwikkelfase of doen aan 'e-learning'.
- Onderwijs op afstand wordt kritisch bekeken door afnemers.
- Instellingen zullen er desondanks meer mee gaan werken.
- Drukte in het OV is voor instellingen geen issue.
- Voldoende stallingsruimte en stimuleren fietsen leeft meer.
- Mbo instellingen zijn veel minder bezig met het aantal studenten dat in de spits reist dan hbo/wo instellingen.
- Ruim een derde heeft (veel) te weinig stallingsruimte.
- 42% van de instellingen heeft voldoende oplaadpunten.
- Het belang van de OV-kaart voor instellingen is 7 uit 10.
- De invloed op het reisgedrag ervaart men als 5 uit 10.

Bijlage 3 Toelichting op de berekening van de effecten

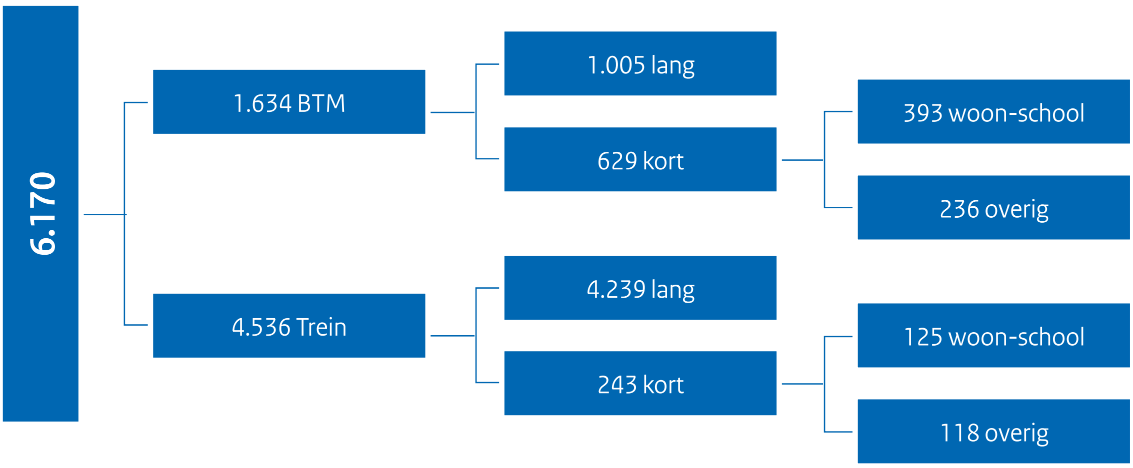
Algemene noties:

- Bij ongewijzigd beleid zullen de uitgaven aan het studenten-reisproduct stijgen tot ongeveer € 950 mln in 2025. Dit bedrag gaat gepaard met onzekerheden. Van jaar op jaar fluctueert de raming en die fluctuatie wordt groter naarmate verder in de toekomst wordt gekeken. De onzekerheid komt doordat vele factoren van invloed zijn op het bedrag, zoals het aantal studenten, de gemiddelde studieduur en het percentage studenten dat de kaart ophaalt.
- Voor de berekeningen in dit rapport geldt dus als basisbedrag €950 mln uitgaven aan de reisvoorziening in 2025. Voor de verdeling van dit bedrag naar verschillende onderwijsniveaus en categorieën als bijvoorbeeld korte en lange ritten is gebruik gemaakt van gegevens uit 2012/2013 (op dit moment de meest recente gegevens). Verondersteld is dat die verdeling constant blijft in de komende jaren. Aan de ene kant komt er weliswaar een groep minderjarige bolstudenten bij waardoor het relatieve aandeel mbo'ers groeit. Aan de andere kant daalt het relatieve aandeel mbo'ers juist in de meest recente raming van de aantallen studenten (referentieraming). Omdat deze effecten qua bedrag [9] ongeveer even groot zijn, is het plausibel om de verdeling van het bedrag naar onderwijsniveaus en andere categorieën constant te houden.

Andere modaliteiten (fiets/E-bike)

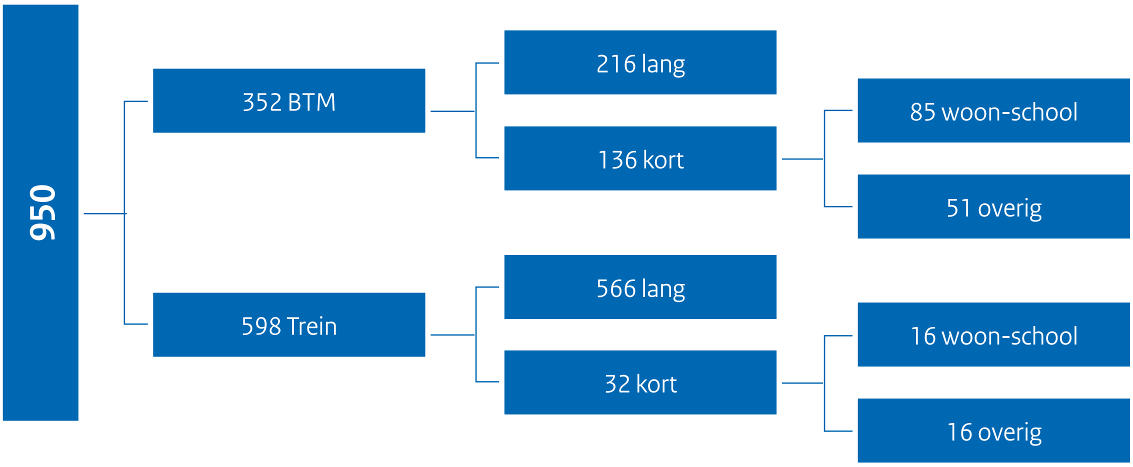
Afbeelding 1 laat zien hoeveel miljoen kilometer in 2012/2013 werd gereisd door studenten op korte ritten (waarbij kort is gedefinieerd als minder dan 15 kilometer per vervoersoort). In totaal reisden studenten 6.170 kilometer met de reisvoorziening tijdens de vrij-reizen-periode. De reductie-reizen worden niet meegenomen, omdat die geen invloed hebben op het bedrag dat OCW betaalt aan de vervoerders. De eerste uitsplitsing in de tabel betreft kilometers die gemaakt worden met bus, tram of metro (BTM) enerzijds en trein anderzijds. Deze uitsplitsing is gemaakt omdat een kilometer met de trein goedkoper is dan een kilometer BTM. De korte ritten zijn nog uitgesplitst naar motieven woon-school en overig.

Afbeelding 1: gereisde kilometers (x miljoen) door studenten tijdens vrij reizen



[9] De twee effecten zijn qua aantallen studenten niet gelijk; de toename van minderjarige bolstudenten is groter dan de afname van de totale studenten-populatie. In de overeenkomst tussen OCW en de vervoerders kost een reisvoorziening voor een minderjarige bolstudent echter minder dan voor een gemiddelde student, waardoor de effecten qua bedrag wel ongeveer gelijk zijn.

Afbeelding 2: uitsplitsing bedragen (x miljoen euro)



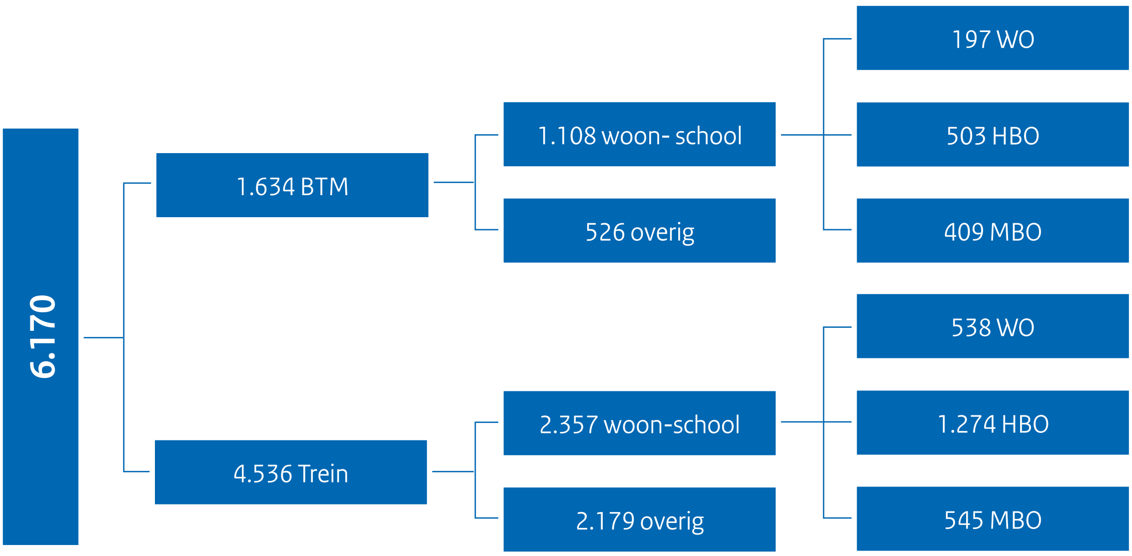
Afbeelding 2 laat de kosten in 2025 (prijspeil 2014) zien die horen bij dezelfde categorieën. Het basisbedrag voor het totaal aan kilometers is € 950 mln. De verdeling van de kosten voor BTM en trein zijn berekend met de aandelen die nu ook gelden in het contract tussen OCW en de vervoerders. Deze verdeling is niet gelijk aan de verdeling van de kilometers omdat een kilometer met bus, tram of metro duurder is dan een kilometer met de trein. De overige verdelingen zijn gelijk aan de verdelingen van de kilometers.

Uit afbeelding 2 blijkt dat de totale kosten van de korte ritten neerkomen op € 136 + € 32= € 168 mln. Wanneer 100% van de korte ritten worden vervangen door ritten per fiets en E-bike, zou dat dus € 168 mln opleveren. In het rapport zijn daarnaast de bedragen opgenomen wat het oplevert als respectievelijk 20% of 40% van de ritten worden vervangen. Ook is een uitsplitsing gemaakt naar de verschillende onderwijsniveaus. Dit was mogelijk omdat de uitsplitsing van de aantallen kilometers op korte ritten naar onderwijsniveau zijn uitgesplitst in het memo van Panteia van 30 oktober 2015.

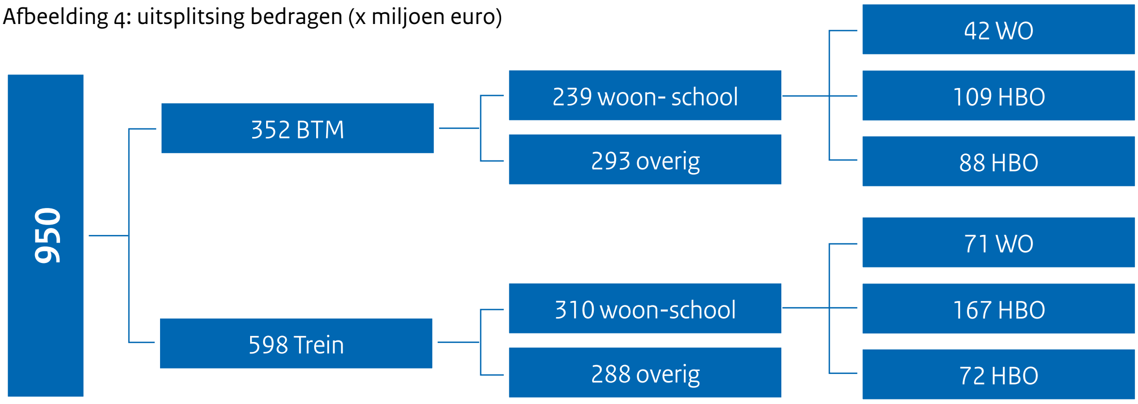
Minder kilometers door leren op afstand

Afbeelding 3 lijkt op afbeelding 1, maar laat een andere uitsplitsing zien, waardoor duidelijk wordt hoeveel kilometers er door studenten van verschillende onderwijsniveaus worden gemaakt met motief woon-school. Aangezien leren op afstand alleen invloed heeft op de kilometers die gemaakt worden met motief woon-school, worden de overige kilometers niet verder uitgesplitst.

Afbeelding 3: gereisde kilometers (x miljoen) door studenten tijdens vrij reizen



Afbeelding 4: uitsplitsing bedragen (x miljoen euro)



Deze kilometers worden in afbeelding 4 omgezet naar bedragen, zoals dat ook is gedaan in afbeelding 2.

Hieruit volgende de volgende grondslagen voor de verschillende onderwijsniveaus:
wo: € 113 mln
hbo: € 276 mln
mbo: € 160 mln

De volgende aannames zijn gemaakt:
In het wo gaan studenten nu gemiddeld 4 dagen per week naar de onderwijsinstelling, in het hbo 4,5 dag en in het mbo 5 dagen. Dat betekent dat als op alle instellingen door leren op afstand er één dag minder per week hoeft te worden gereisd naar de instelling er respectievelijk 25%, 22% en 20% wordt bespaard op de grondslagen.

In de berekeningen is er echter niet vanuit gegaan dat dit voor elke instelling een hele dag per week zal schelen. Om een inschatting te maken van het effect is gebruik gemaakt van het onderzoek van Ecorys. Daaruit volgt dat 14% van de ondervraagden van universiteiten aangeeft dat 1 dag per week minder gereisd kan worden door leren op afstand. Voor hbo en mbo liggen deze percentages op 55% en 53%. In de vervolgberekeningen is de aanname gehanteerd dat deze percentages kunnen worden gehaald. Aan de ene kant zijn deze percentages wellicht te hoog om voor dit doeleinde te gebruiken omdat niet iedere instelling ook daadwerkelijk in zal zetten op leren op afstand. Aan de andere kant zijn de percentages wellicht te laag want er zullen ook instellingen met nee hebben geantwoord omdat ze bijvoorbeeld dachten dat er een dag per twee weken minder zou hoeven te worden gereisd (in plaats van een dag per week).

Voor mbo is hier vervolgens nog een splitsing gemaakt om de bedragen voor bolstudenten van niveau 1 en 2 uit het bedrag te halen, omdat bij deze niveaus het vrijwel niet mogelijk lijkt om leren op afstand toe te passen. Aangezien 83% van de bolstudenten bestaat uit studenten niveau 3 en 4 is dit percentage toegevoegd in de berekening voor mbo.

De besparingen zijn dan als volgt:
wo: € 113 mln x 25% x 14% = € 4 mln
hbo: € 276 mln x 22% x 55% = € 33 mln
mbo: € 160 mln x 20% x 53% x 83% = € 14 mln

Verschuiving kilometers van spits naar dal

Uit het Onderzoek Studentenkaart 2012/2013 blijkt dat 47% van de kilometers in de spits wordt gereisd en 53% in het dal.
In de overeenkomst tussen OCW en de vervoerders wordt nu geen onderscheid gemaakt tussen prijzen voor spitskilometers en prijzen voor dalkilometers. De vervoerders geven aan dat er wel kostprijsverschillen zijn tussen spits- en dalkilometers. De hoogte van de verschillen zijn niet voor alle vervoerders gelijk. Gemiddeld kan gerekend worden met een spitsprijs die 1,42 keer hoger is dan de dalprijs.

Als er geen onderscheid wordt gemaakt tussen spits- en dalprijzen zijn de totale bedragen voor spits en dal respectievelijk €446 mln (47% van € 950 mln) en € 504 mln (53% van € 950 mln).
Wanneer dit onderscheid zou worden geïntroduceerd waarbij de spitsprijs 1,42 keer zo hoog is als een dalprijs, dan worden de bedragen:
Spits: 47% x 1,42 * (€ 950/(47%*1,42+53%)) = € 529 mln
Dal: 53% x (€ 950/(47%*1,42+53%)) = € 421 mln

De aanname is gehanteerd dat 20% van de spitskilometers kunnen verschuiven naar dalkilometers. Dat betekent dat 20% van € 529 mln een factor 1/1,42 goedkoper kan worden. Die 20% van de spitskilometers kosten dan in plaats van € 106 mln (0,2 x € 529 mln) nog € 75 mln (1/1,42 x 0,2 x € 529 mln). Dat is dus een besparing van ruim € 30 mln.

Betere benutting gebouwen onderwijsinstellingen

De NFC-index geeft het gemiddelde bedrag aan facilitaire kosten per student. De meest recente index komt op € 1.014 per student als alleen gekeken wordt naar de huisvestingskosten. Met dit bedrag is een raming gemaakt van de totale huisvestingskosten. Het totale aantal studenten wo, hbo en mbo komt volgens www.onderwijsinbeeld.nl uit op ongeveer 1.145.000. De totale huisvestingskosten kunnen dan worden geraamd op 1.145.000 x € 1.014 = € 1.161 mln.
Als target voor een besparing is 5% van de totale kosten gekozen; te behalen in 10 jaar. De besparing die daarmee gepaard gaat is 5% van € 1.161 = € 58 mln.

Deze brochure is een uitgave van:

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
Postbus 16375 | 2500 BJ Den Haag

December 2015 | Publicatie-nr. 89817